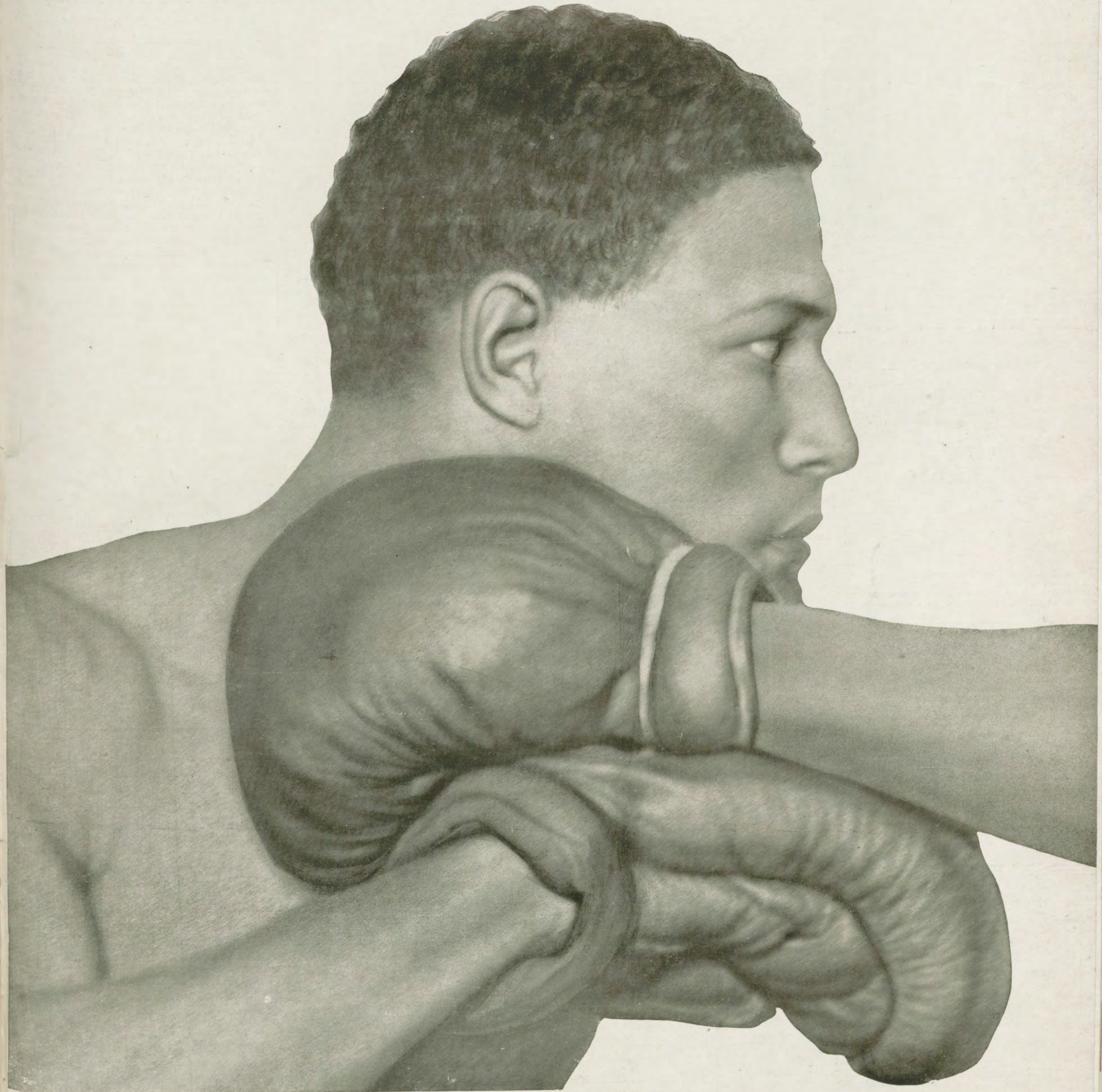
12e Année ø N° 545. 50 centimes 27 Février 1909 ø Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR



UN COUP DE POING DE SAM MAC VEA A LA MACHOIRE DE JOE JEANNETTE

Sam Mac Vea a été déclaré vainqueur de Joe Jeannette aux points après vingt rounds de trois minutes.

(Voir pages 137, 140 et 141.)

Publications Pierre LAFITTE & Cie
JE SAIS TOUT :: FERMES ET CHATEAUX :: FEMINA
MUSICA :: LA VIE AU GRAND AIR :: ÉDITIONS D'ART
9o, aven. des Champs-Elysées, et 9, aven. de l'Opéra

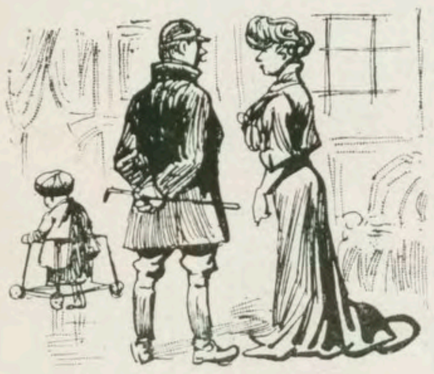
Abonnements :
Paris et Départements .. . .. 24 francs
Étranger .. .. 28 francs
Changements d'adresse 0 fr. 75

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

A LA
CORBEILLE FLEURIE
BRISE
EMBAUMÉE
VIOLETTE
ED. PINAUD
18, PLACE VENDÔME
PARIS

MAISON DE CONFIANCE. (9me année)
ÉTUDIANT ET TRAITANT LES AFFAIRES
PRETS le jour même sur toutes GARANTIES
s. Successions ouvtes, Nues-Prop., Usuf., Titres incessibles, Alimentaires, Biens indivis, Hypothèques.
Aucun frais d'avance ni pour renseignement ni pour voyage ou expertise. DENY, 2, Cité Bergère, Paris.

La Semaine Comique,



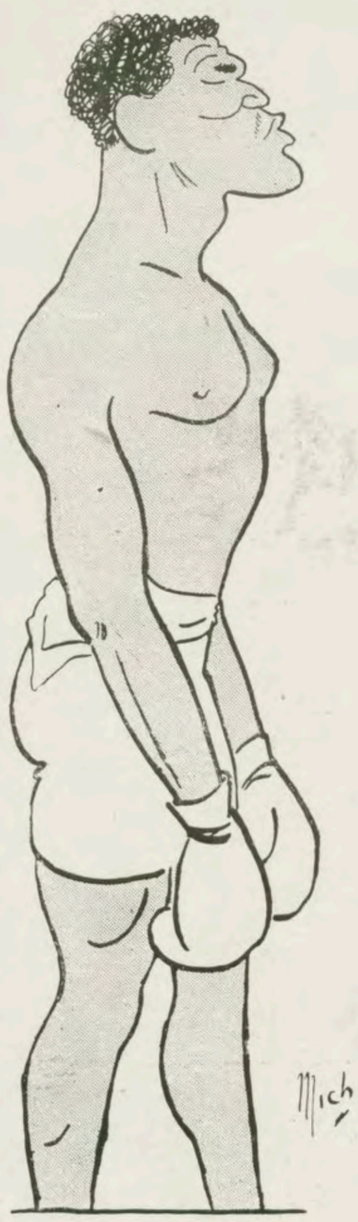
— Il n'a que 26 mois... mais vous ne trouvez pas épatant pour son âge ?
— Non... vous ne pouvez pas le comparer avec ce qu'on peut obtenir d'un cheval de deux ans !

NOUVEAU BANDAGE
Accepté à la Société de Chirurgie de Paris.
seul recommandé par tous les médecins et chirurgiens. Cet appareil en forme d'arbalète est *invisible* sur le corps, comprime le ressort du *dos* et le *sous-cuisse*. Le malade peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de gêne. Par sa pression constante, il fait disparaître la hernie et mène à guérison. Méfiez vous des contrefaçons et n'achetez pas de bandage sans vous en faire *garantir la contention*. Envoi du catalogue. MEYRIGNAC, fabricant, **229**, Rue Saint-Honoré, Paris.

SAVON BÉLFLOR
L.T. PIVER
PARIS

MESDAMES
Les Véritables CAPSULES
des Drs JORET & HOMOLLE
Guérissent Retards, Douleurs, Régularisent les Époques.
Le Fl. 4'50 fco Phie SÉGUIN, 165, Rue St-Honoré, Paris.

FAUTEUIL articulé avec Tablette
pour MALADE OPPRESSÉ
DUPONT
9, rue Hautefeuille, Paris (VIe)
TÉLÉPHONE 818-67
Envoi Franco du Catalogue
Aucune Succursale



si also use
the ONOTO
Joe Jeannette

Moi aussi
j'ai mon
"ONOTO"

JOE JEANNETTE

Le porte-plume-réservoir **"ONOTO"** est le seul convenant aux Sportsmen parce qu'il se porte dans la poche dans toutes les positions sans crainte de fuite d'encre et qu'il se remplit automatiquement sans compte-gouttes en 3 secondes.

Chez tous les Papetiers — *Gros :* DE LA RUE, PARIS

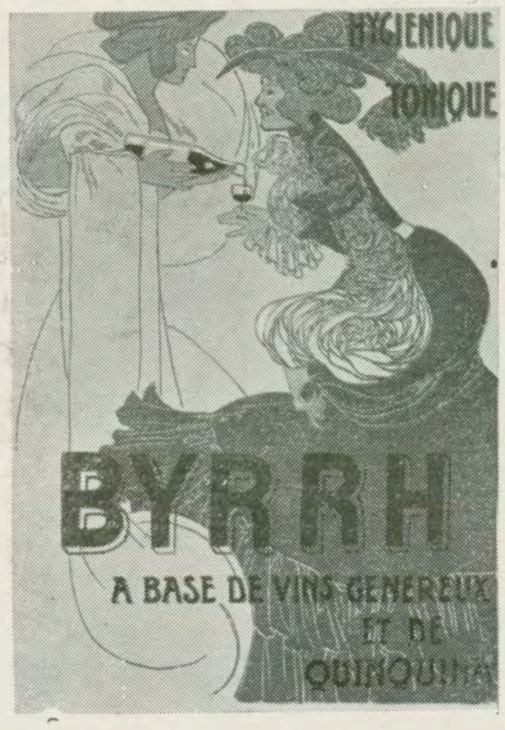
VIN TONIQUE & HYGIÉNIQUE
BYRRH

Fait avec des vins vieux exceptionnellement généreux mis au contact du quinquina et de substances amères et bienfaisantes, le BYRRH possède un arôme agréable et de précieuses qualités cordiales pour lesquelles il est plus particulièrement

RECOMMANDÉ
AUX FAMILLES

Le BYRRH se consomme à toute heure, soit pur, à la dose d'un verre à Bordeaux, soit dans un grand verre, étendu d'eau ordinaire ou d'eau de Seltz. Il devient alors une délicieuse et rafraîchissante boisson, sans perdre aucune de ses qualités bienfaisantes

Servi dans tous les établissements de consommation en bouteille d'origine, le BYRRH se trouve dans toutes les maisons d'alimentation



CONCOURS DU BYRRH
— VOIR NOTRE NUMÉRO DU 6 MARS 1908 —

Rockplace, Paris

La Bourse des Sports

ASSURANCES SPORTIVES

Les **Assurances spéciales,** 20, rue Taitbout, Paris. Téléphone 288-41

L'assurance contre les accidents, pour être bien faite, c'est-à-dire pour donner à ceux qui la contractent pleine et entière garantie, doit être faite avec beaucoup de soins, et demande le concours de spécialistes rompus à la confection des contrats qui constituent cette garantie.

Qu'il s'agisse d'assurances automobiles, de chevaux et voitures, ou d'assurances individuelles, la police souscrite ne vaut que par les clauses y inscrites, clauses qui varient à l'infini, suivant les cas.

Les **Assurances spéciales**, 20, rue Taitbout, à Paris, se chargent de toutes les assurances en général et tout particulièrement des assurances sportives, pour lesquelles elles se sont spécialisées.

Tous les sportsmen qui voudront être bien assurés de ne pas payer des primes exagérées feront donc bien de s'adresser aux **Assurances spéciales, 20, rue Taitbout,** Paris, qui leur donneront toute satisfaction.

Sur demandes, les **Assurances spéciales** envoient verbalement toutes explications utiles.

Pour donner rendez-vous, écrire ou téléphoner n° 283-41.

par Henriot

— C'est un tout petit moteur, avec lequel, maintenant que la guillotine est rétablie, vous pouvez sans frais, exécuter soixante condamnés à la minute.

PRENEZ GARDE, Madame
vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de THYROÏDINE BOUTY. *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* LABORATOIRE 1, Rue de Châteaudun. Paris, contre mandat-poste de 10f.
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN
Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty*

SOCIÉTÉ DES AUTOMOBILES
EUGÈNE BRILLIÉ
60, boulevard Pereire (Place Wagram)
Ad. télég. AUTOBRIL-PAIS Téléph. 535-56
Voitures de Tourisme et de Livraison, Omnibus
Camions, Moteurs, Canots
Construits dans les Ateliers d'Artillerie de SCHNEIDER et Cie
LE HAVRE
Fournisseurs de la Cie Générale des Omnibus de PARIS

Officiers Ministériels

VENTE au Palais de Justice à Paris, le 10 mai 1909, à deux heures, en 1 seul lot de :
TROIS TERRAINS A SAINT-DENIS (SEINE)
1° 8 ares 54 ; 2° 28 ares 47 ; 3° 46 ares 98. Chemin des Fillettes. Libres de location. Mise à prix : 80.000 francs. S'adresser à Mes MARIN et TISSIER, avoués à Paris.

TERRAIN 51, r. d'Hautpoul, Paris. Cont. : 643 m. M. à pr. : 58.000 fr. (90 f. le m.) à adj. s. 1 ench. Ch. not. Paris, 16 mars. Me LAEUFFER, not., 11, r. de Rome.

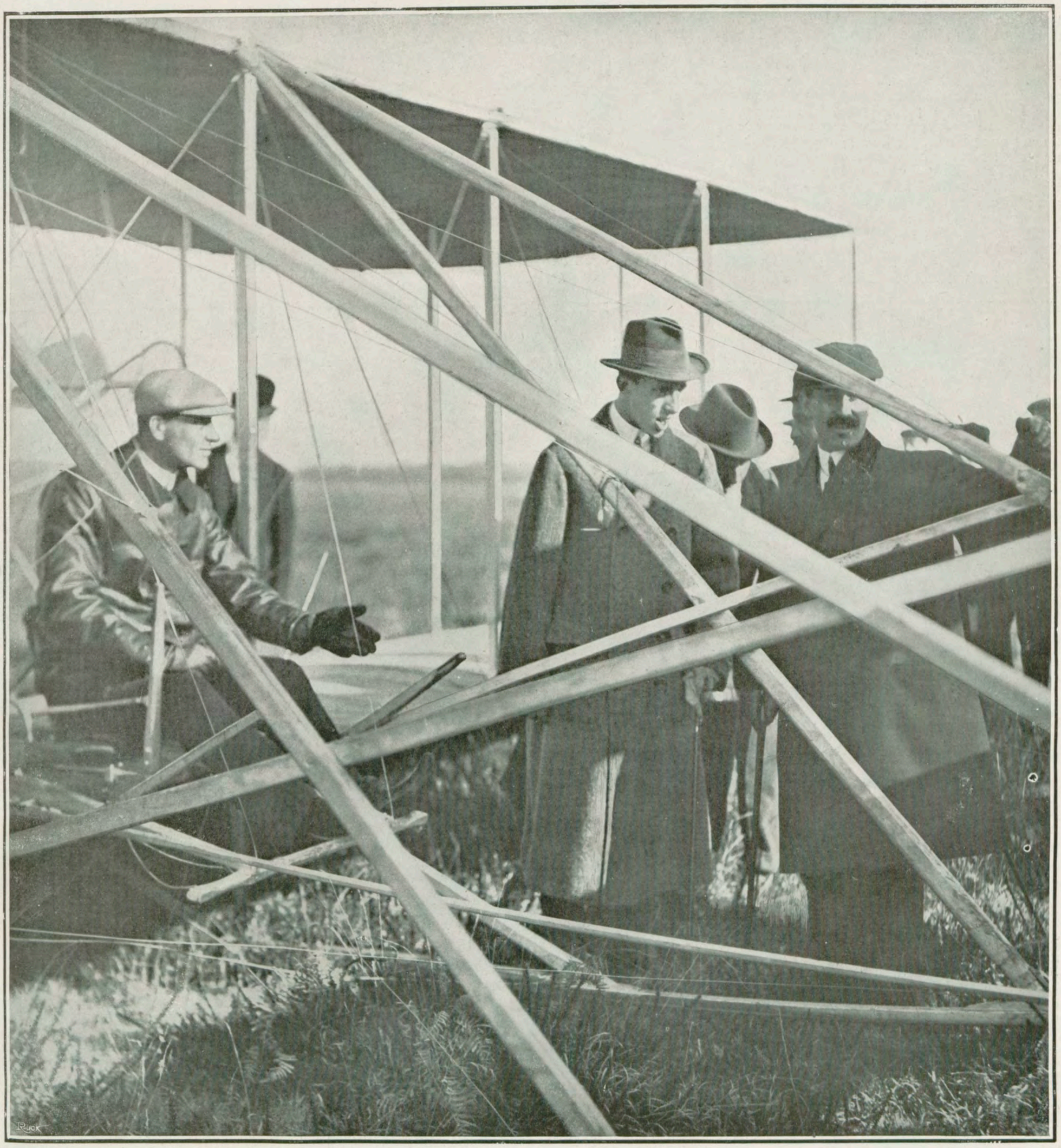
VENTE sur saisie au Palais de Justice à Paris, le 11 mars 1909 de la :
NUE-PROPRIETE DE PROPRIETE A PARIS
16-18, rue Frémicourt et 51, rue Letellier. Mise à prix : 50.000 francs. S'adresser à Me GOIRAND, avoué, 16, place Vendôme.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

27 Février 1909 — N° 545
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr.



(Photographie de notre envoyé spécial.)

LE ROI SPORTSMAN REND VISITE AUX ROIS DE L'AIR.

Samedi dernier, le roi d'Espagne s'est rendu au champ d'aviation de Pont-Long pour assister aux expériences de Wilbur Wright. Ce dernier a effectué un vol de 20 minutes en présence d'Alphonse XIII qui a pris place ensuite sur l'appareil, regrettant qu'une promesse faite à la reine-mère et les objections du protocole ne lui permissent pas de s'élever à son tour dans les airs. Il a vivement félicité les deux frères et leurs élèves, Paul Tissandier, le comte de Lambert et le capitaine Lucas-Gérardville. (Voir pages 134, 135 et 136.)

Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays.
Published on february 27th 1909. Privilege of Copyright in the United States reserved under the Act approved march 3rd 1905, by Pierre Lafitte et Cie.

WRIGHT PROFESSEUR

Le célèbre aviateur américain explique comment il apprend à ses élèves à voler — Il a dû se contenter de s'élever devant un royal visiteur que sa grandeur a tenu attaché au sol.

L'INTÉRÊT des vols de Wright à Pau ne paraît plus devoir se porter, comme au Mans, sur ses propres performances, mais bien sur celles de ses élèves-pilotes. En effet, tous ceux qui se passionnent pour ce problème de la conquête de l'air, en partie résolue à l'heure actuelle, sont unanimes à reconnaître la supériorité de l'appareil de Wright sur tous les autres aéroplanes actuellement existants, mais on a souvent prétendu que cette supériorité tenait en grande partie à la merveilleuse adresse de son conducteur et que pour diriger le « flyer » de Wright, une très longue pratique était nécessaire.

Il m'a semblé que cette question de la pratique du flyer, offrait à l'heure actuelle un intérêt particulier et que les lecteurs de la *Vie au Grand Air* seraient heureux d'apprendre, de Wright même, la façon dont il comptait instruire ses pilotes.

Bien que Wright soit assez réfractaire aux interviews, il accueillit cependant mes différentes questions avec bienveillance.

A peine ai-je abordé ce sujet de la difficulté de la direction, qu'il m'interrompt aussitôt :

« Vous pouvez dire, me déclare-t-il, qu'il est peut-être encore plus facile d'apprendre à diriger mon « flyer » que d'apprendre à monter à bicyclette. En ce qui me concerne personnellement, lorsque j'ai commencé mes expériences au Mans, je n'étais pas resté auparavant au-delà de quatre heures dans les airs, en additionnant tous les vols que j'ai pu tenter en Amérique avec mon frère Orville.

« Avant mon arrivée en France et à mon départ du camp d'Auvours pour Pau, tous mes vols additionnés les uns aux autres ne doivent certainement pas dépasser un total de quarante heures environ.

« Or, puisque l'opinion publique veut bien actuellement m'accorder un brevet de maîtrise pour la manière dont je conduis mon appareil, vous reconnaîtrez, avec moi, qu'un aéroplane que l'on dirige en maître au bout de quarante heures de vol n'est pas un aéroplane d'une direction très difficile.

« La vérité est que j'acquiers à chaque nouvelle sortie une plus grande connaissance de mon « flyer » et que je me perfectionne moi-même chaque jour. »

Un vol à deux à Pau.
Sur les landes de Pont-Long, Wilbur Wright forme trois élèves.

Et comme je priais Wilbur Wright de bien vouloir m'expliquer la façon dont il instruit ses pilotes actuels, il m'amena lui-même auprès de son appareil, me donnant très obligeamment les détails suivants :

« Au départ, j'installe mon élève sur le siège de gauche, à la droite duquel j'ai fait adapter, en vue de l'instruction de mes pilotes, un levier supplémentaire que je contrôle moi-même avec mon levier de gauche.

« Ce levier de gauche et le levier de mon pilote servent à actionner le gouvernail d'avant ou gouvernail de vol, avec lequel on fait monter ou descendre l'appareil dans les airs.

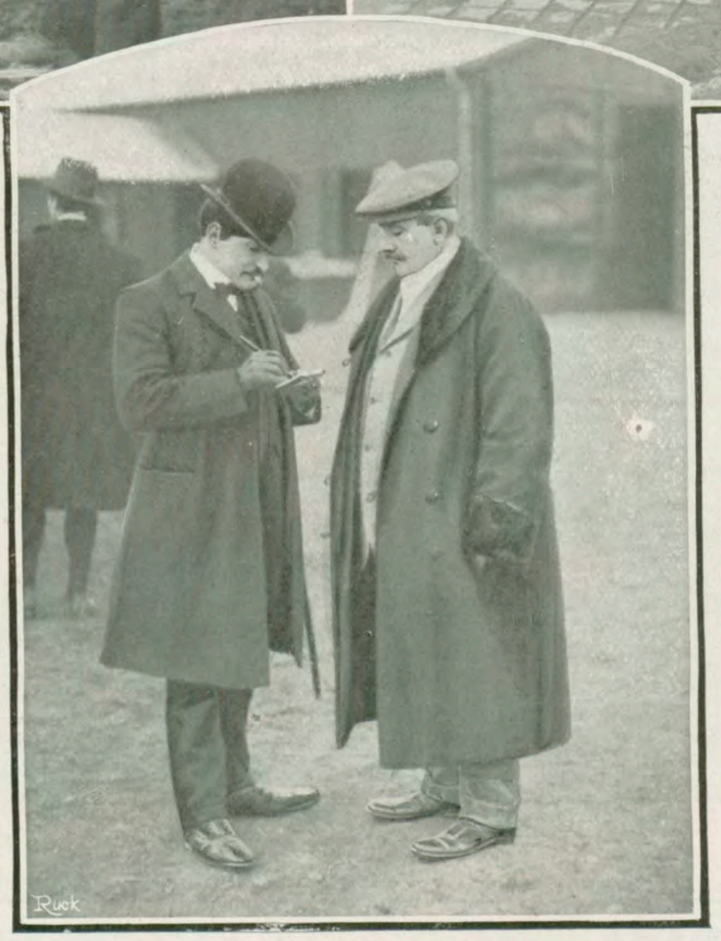
« C'est toujours le but des premières leçons, car c'est en même temps, le premier principe du vol. Mon élève, tout d'abord, n'a à actionner que ce levier. En cas de fausse manœuvre, je rectifie avec mon propre levier qui contrôle le levier du pilote. Quand l'instruction du pilote est assez avancée et qu'il est à peu près maître de l'appareil dans la ligne droite, je lui abandonne peu à peu la direction de mon levier de droite, actionnant à la fois le gouvernail de queue et effectuant le gauchissement des ailes, et que, jusqu'alors, j'avais dirigé seul, mon pilote ayant toutefois toujours eu la main sur ce levier séparant nos deux sièges et restant, en quelque sorte, un levier commun.

« Bien que le pilote ne l'ait jamais actionné jusqu'alors, il a pu pourtant se rendre compte des mouvements que je lui imprimais dans les virages, en suivant machinalement de la main toutes les impulsions que je lui donnais moi-même. Il a acquis, de la sorte, une certaine habitude, et lorsque je lui abandonne la direction totale, me contentant de suivre à mon tour de la main les divers mouvements qu'il lui donne, il a déjà quelques notions de la direction dans les virages, qui est d'ailleurs la seule partie un peu difficile de cet apprentissage. (Vous voyez que les précautions prises ne manquent pas et que cette instruction n'offre aucun danger.)

« Je corrige enfin ses fausses manœuvres quand cela est nécessaire, puis, peu à peu, je lui abandonne la direction des deux leviers, n'étant plus à ses côtés que par simple me-

Une aviatrice.
La comtesse de Lambert a fait, avec Wilbur Wright, un vol assez prolongé, qui lui a laissé d'inoubliables impressions.

Sur le boulevard des Pyrénées.
Les deux frères Wright rentrent de leur champ d'expériences en compagnie de leur sœur et de la comtesse de Lambert.



Deux officiels palois.
M. de Tuite, président du Comité d'aviation de Pau et notre collaborateur Maurice Rouhier, secrétaire.

Quelques aides de marque.

Les expériences de Wright ont attiréde nombreux curieux à Pau. Dans l'équipe qui hisse les poids au sommet du pylone, on aperçoit lord Balfour et lord Northcliffe (en fourrures).

Une statuette du grand homme.

Le sculpteur Karvin travaille actuellement à un buste de Wright.

Amérique, avec mon frère Orville, pour suivre les expériences qu'il doit faire avec notre « flyer » devant notre gouvernement, et que son accident a interrompues d'une façon aussi tragique.

— Et puis...

— Et puis, je rentrerai en France, à Pau, pour me remettre au travail, dans cette merveilleuse installation, que la Municipalité et le Comité d'aviation de Pau, ont si bienveillamsure de prudence, jusqu'au jour où se sentant suffisamment maître de l'appareil, le pilote pourra voler par ses propres moyens. »

Et, se tournant vers le groupe de ses trois pilotes, le comte de Lambert, le capitaine Gérardville et Paul Tissandier, qui se trouvaient non loin de là, il ajouta souriant :

« Du reste, ce moment-là n'est pas très éloigné et vous pourrez bientôt voir ces messieurs surpasser par leurs prouesses leur professeur actuel! »

Et comme je m'informais auprès de Wright de ses projets d'avenir, il conclut, très simplement, avec cette grande modestie qui n'est pas une des moindres qualités de cet homme extraordinaire :

« Aussitôt l'instruction de mes trois pilotes terminée, je repartirai, vers la fin mai, en

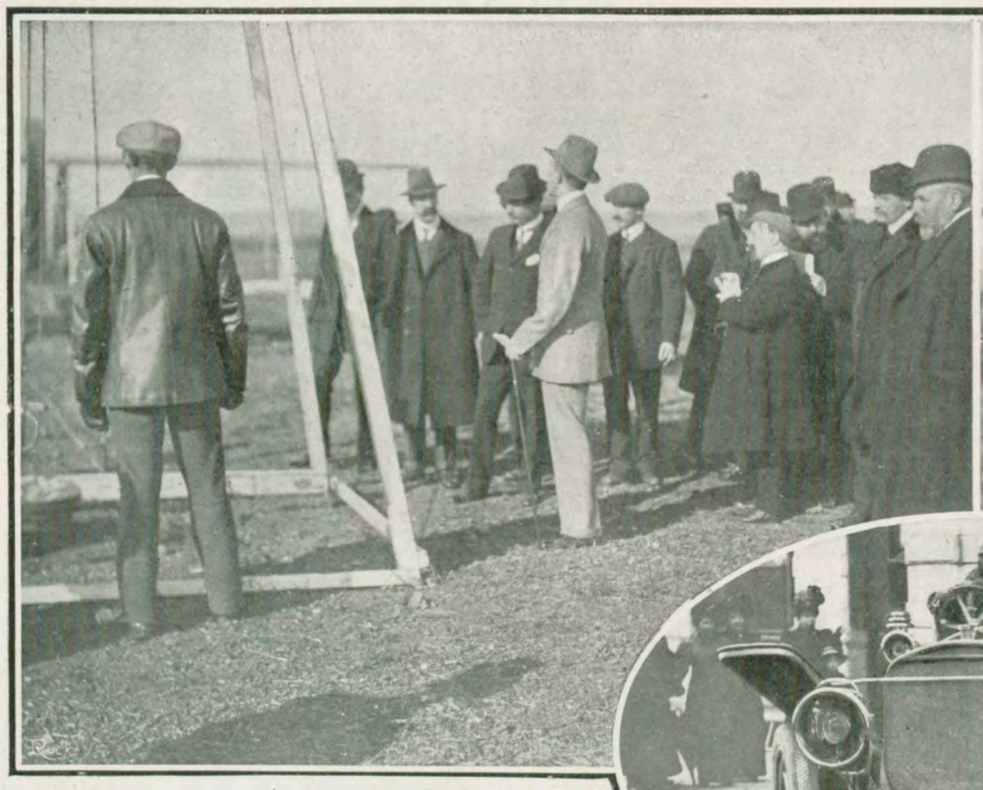
Impressions d'oiseau.

Paul Tissandier, après son premier vol, conte ses impressions à MM. Blériot, Castillon de Saint-Victor, comte de Lambert et capitaine Lucas-Gérardville.

Alphonse XIII et le capitaine Gérardville.
L'aéroplane, dit le roi, serait, en cas de guerre, un précieux éclaireur de corps d'armée.

Le roi en aéroplane.
Alphonse XIII s'asseoit sur l'appareil à côté de Wright et se fait expliquer la manœuvre des divers leviers.

Impressions d'une aviatrice.
Le roi interroge Miss Katherine Wright sur ses impressions pendant sa récente ascension avec son frère.



Devant le pylône.
Orville et Wilbur expliquent au roi le fonctionnement du pylône et des contre-poids.

En route pour l'Espagne.
Au volant de sa 120-chevaux, Alphonse XIII quitte l'hôtel Gassion pour Saint-Sébastien.

A l'école de Wright.
Tous les élèves aviateurs sont présentés au roi qui s'entretient aimablement avec chacun d'eux.

ment mis à sa disposition. » Je pris congé de Wright à ce moment, me proposant maintenant, après m'être renseigné auprès du maître, d'interroger à leur tour, ses élèves.

Depuis que l'instruction des pilotes de Wright est commencée, les visites sensationnelles sont fréquentes à l'école d'aviation et, dans cette dernière quinzaine, par exemple, Wright recevait tour à tour dans son champ d'expériences, le roi d'Espagne, M. Balfour, l'ancien premier ministre anglais et le pivot probable de la prochaine combinaison ministérielle en Angleterre, et M. Barthou.

Samedi, le roi descendait d'automobile à la porte du hangar ; seuls, M. de Lassena, maire de Pau, les frères Wright, M. Hart O'Berg, et quelques membres du Comité d'aviation, se trouvaient là pour le recevoir. L'aéroplane était déjà sorti et le poids du pylône hissé.

Avec sa bonne grâce et son amabilité coutumières, Alphonse XIII remercie Wright de bien vouloir lui donner l'émotionnant spectacle d'un de ses vols et, tandis qu'ont lieu les préparatifs de départ, interroge aimablement Miss Wright sur ses impressions du récent voyage aérien qu'elle vient de faire dernièrement avec son frère.

Puis, Wilbur donnant le signal du départ, le roi avec un intérêt passionné, ne quitte plus l'aéroplane des yeux. A un moment donné, l'appareil disparaît complètement de vue, et ce n'est qu'au bout de quinze minutes qu'on le voit poindre à nouveau à l'horizon, mais à l'opposé de son point de départ. Wright vient d'accomplir un petit voyage de 15 kilomètres en dehors de son champ d'aviation, allant presque jusqu'aux portes de Pau.

A l'atterrissage, le roi se précipite vers lui pour le complimenter. Il prend place sur le siège du pilote et Wright fait manœuvrer sous ses yeux, successivement, le gouvernail de vol et le gouvernail de direction combiné avec le gauchissement des ailes.

— Mais c'est d'une simplicité extraordinaire, s'écrie Alphonse XIII — et cette leçon technique terminée, il quitte le siège du pilote, déclarant avec regret :

— J'ai promis, avant mon départ de Madrid, de ne pas monter avec vous dans votre « flyer » ; croyez bien que c'est la promesse qui me coûte certainement le plus!

MAURICE ROUHIER.

LE MATCH SAM MAC VEA=JOE JEANNETTE

Par JACQUES MORTANE

Sam Mac Vea a triomphé aux points de son adversaire Joe Jeannette ℘ Peut=être aurons=nous une revanche ℘ En tout cas, notre collaborateur reconnait s'être trompé dans ses pronostics ℘ ℘ ℘

Que n'ai-je l'infaillibilité du pape! Cela m'aurait permis de ne pas venir aujourd'hui reconnaître qu'en établissant Joe Jeannette, grand favori, je m'étais trompé, douloureusement trompé.

Je sais bien qu'il n'y a pas eu de knock-out, que les deux antagonistes ont pris tour à tour l'avantage jusqu'au dernier round, que bien des spectateurs auraient été partisans du match nul. Mais n'importe, ce ne sont pas là circonstances atténuantes, puisque j'étais convaincu que Joe Jeannette mettrait son adversaire knock-out. Telle est l'incertitude du sport : sur le papier, il y avait un homme de grande classe et un athlète très habile. Sur le ring, celui-ci a triomphé de celui-là.

Ce rocher qu'est Sam n'a pu être ébranlé par ce tigre qu'est Joe. Pendant le combat, nous avons pu nous rendre compte que l'un, beaucoup plus scientifique que l'autre, nous enthousiasmait par ses feintes, ses esquives et son agilité, tandis que Sam, que nous considérions jusqu'ici comme le roi des boxeurs ayant combattu à Paris, semblait maladroit, manquait de précision. Deux fois, cependant, il réussit à atteindre Joe au bon endroit et l'envoya sur le sol. Ce sont ces knock-down qui ont dû surtout influencer l'opinion du referee. Car, on peut ainsi donner le compte-rendu de la rencontre :

« Un homme plus fin, plus scientifique, a été battu par un boxeur qui tapait comme sur une enclume. Les attaques du vaincu furent sensiblement égales à celles du vainqueur, mais celui-là fut projeté deux fois à terre et sembla en difficulté au 17e round. »

Je crois que tel est le raisonnement que se tint M. Watson, l'arbitre. D'ailleurs, j'avoue à l'encontre de bien de mes confrères que ce referee accomplit ses fonctions avec beaucoup de tact. Il n'a pas voulu nous ennuyer par le spectacle des grands gestes, des brutalités et des extravagances auxquels nous ont habitués pas mal d'arbitres. Il ne s'est pas amusé à nous montrer la couleur de sa chemise, ni celle de son caleçon. Il s'est contenté de laisser les deux hommes combattre, et de ne les rappeler à l'ordre que lorsqu'il ne pouvait faire autrement. Il devenait ainsi la quantité utile, mais négligeable, qui ne s'imaginait pas que toute la foule réunie au Cirque de Paris n'était venue que pour l'admirer. Il donna un bel exemple aux referees français, exemple que leur avait déjà donné Tommy Burns l'an dernier, mais soyez bien convaincu qu'il ne portera pas ses fruits. Et nous devons le regretter.

Dans de pareilles séances, il est toujours amusant d'écouter les conversations des uns et des autres. Si vous n'y apprenez rien, la plupart du temps cela vous indique, de façon péremptoire et indiscutable, ce qu'il ne faut pas dire en société si l'on ne veut passer pour un sot.

J'ai entendu dire que les nègres ne se mangeaient pas entre eux. Cette phrase, spirituelle en diable, dans l'idée de ceux qui la colportaient, était tout simplement stupide lorsqu'on voyait avec quel acharnement les deux adversaires cherchaient à se frapper. Je suis ami de Joe et de Sam. Je connais les sentiments de l'un à l'égard de l'autre et je sais quelle importance ils attachaient à la victoire. Il ne s'agissait plus là de marchands de quatre saisons qui travaillent autour du Wonderland de Londres où ils boxent une fois par semaine, sans jamais s'entraîner, et qu'on fait venir à Paris, précédés des plus beaux records. Il y avait deux hommes, deux champions, qui possédaient chacun une grande réputation à soutenir et pour qui la défaite était une déchéance considérable. Ils ont tenu à faire le mieux du monde et ceux qui prétendent le contraire n'y connaissent pas grand'chose, ou déguisent leur pensée. Ils sont plus à plaindre qu'à blâmer.

D'autres sportsmen bien informés, suivant ce qu'ils assuraient, trouvaient que la rencontre n'était pas intéressante : « Ils n'y a pas de beaux coups, disaient-ils, quels maladroits, tous leurs crosses sont esquivés ! » Ces gens-là doivent considérer le match Sam Mac Vea-Bill Rickard comme le plus beau des temps modernes. Là un homme avait de la précision et n'eut besoin que d'un coup pour abattre son adversaire.

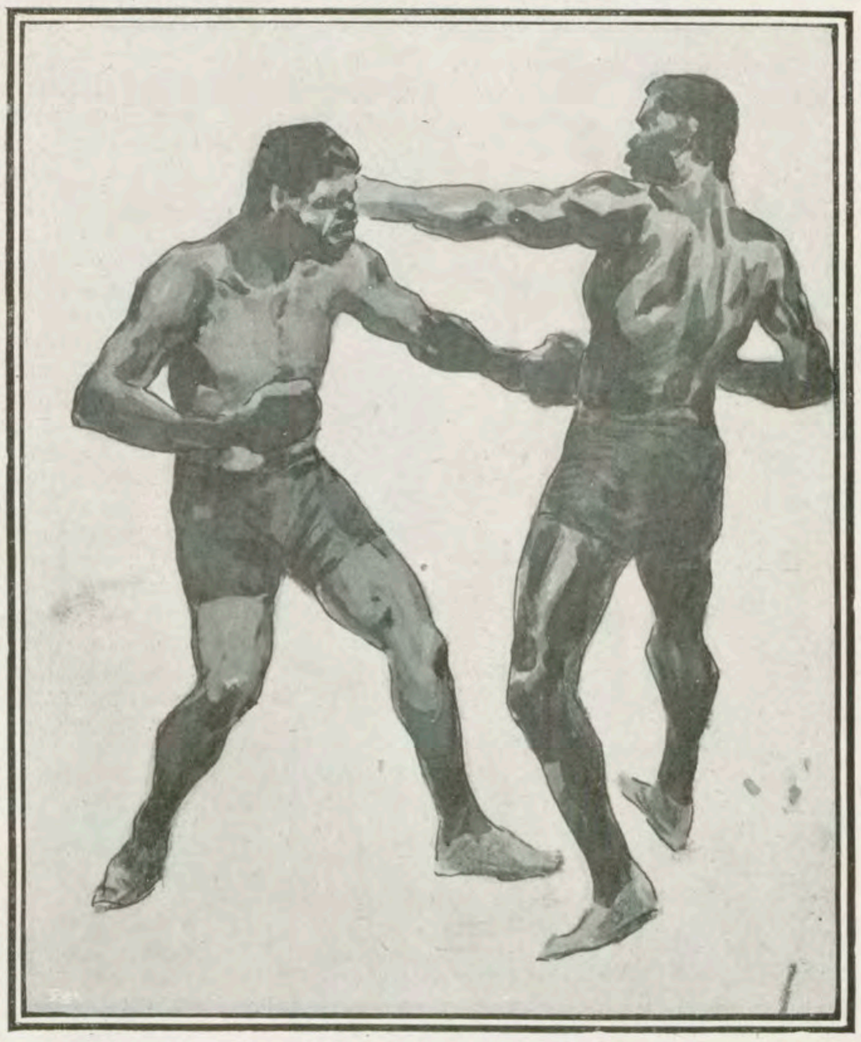
Le cross avait porté, quelle boxe splendide, certes! Tandis qu'au combat Sam Mac Vea-Joe Jeannette, il n'en fut pas de même. Deux pugilistes de premier ordre, étaient aux prises, portant tous deux des attaques splendides, mais esquivant également avec art. C'est pourquoi tous les coups n'allèrent pas à destination. Nous avons enfin assisté à un véritable match, nous avons vu deux hommes si près l'un de l'autre que, jusqu'à la fin, il était bien malaisé de dire quel serait le vainqueur.

Il serait heureux que nous n'ayons plus que des rencontres de ce genre. Nous saurions en quoi consiste le beau sport et le public consentirait peut-être à faire son éducation : il n'est jamais trop tard pour bien faire.

C'est surtout, en effet, ce public qui fut cause de l'incident Gaucher-Hogan. Gaucher a été la victime de ce scandale, mais après avoir commencé le match comme il l'avait fait, étalant deux fois par terre son adversaire dans la première minute, agacé, énervé par la conduite de Hogan qui, à cinq reprises, déclara qu'il abandonnait, se voyant disqualifié, alors que son adversaire s'était conduit d'une façon tout aussi incorrecte, le pauvre Gaucher, dis-je, se laissa emporter par un mouvement de colère pour lequel on peut trouver des circonstances atténuantes. Les spectateurs se sont permis de lancer des programmes, des journaux, des oranges sur la tête de Gaucher, ou tout au moins telle était leur intention, car la plupart des projectiles n'atteignirent que les sportsmen qui se trouvaient au premier rang,

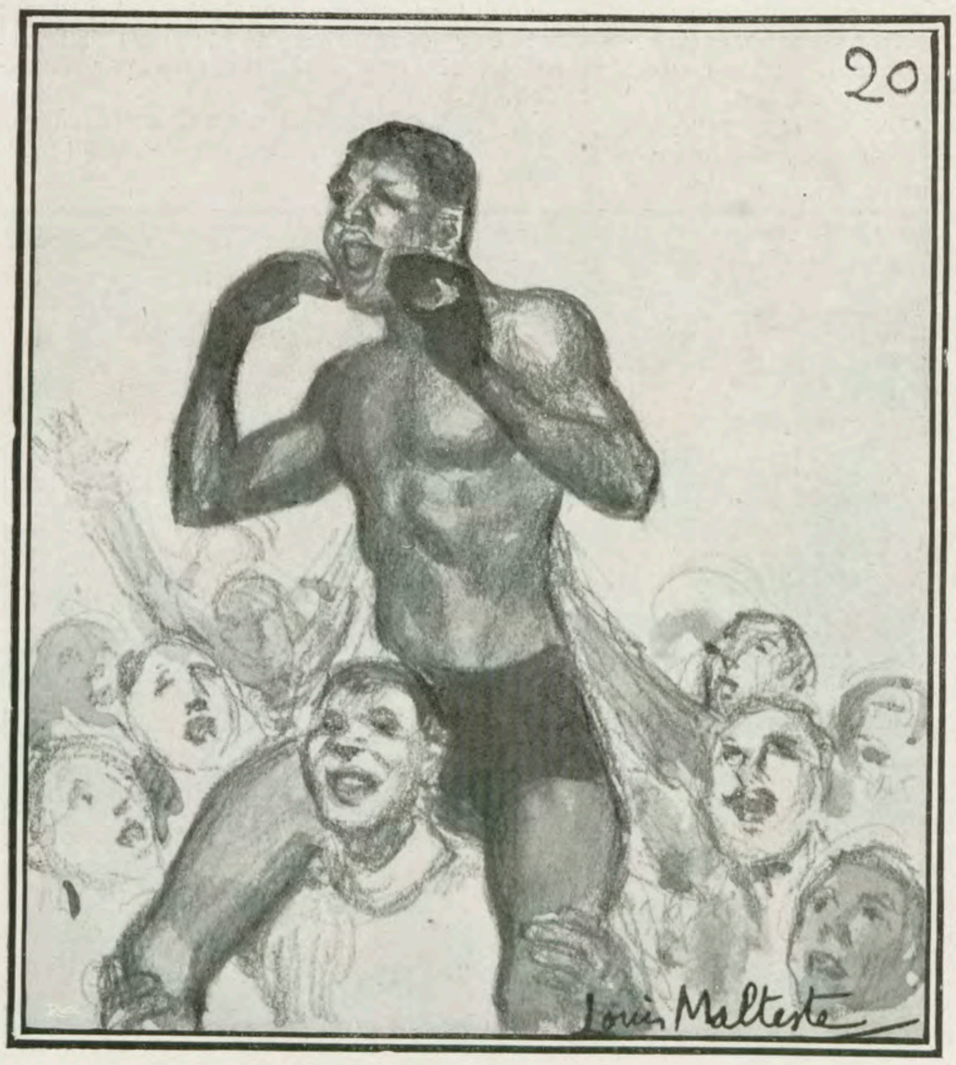
Il faut avouer qu'à chaque nouveau match de boxe, nous sommes obligés de faire la même constatation sur l'esprit peu sportif du public français.

JACQUES MORTANE.



Le premier coup.

C'est Joe Jeannette qui eut l'honneur de porter le premier coup. Sam Mac Vea l'encaisse d'ailleurs avec résignation et riposte par un cross du gauche.



Le triomphe de Sam.

Porté en triomphe par la foule de ses admirateurs, Sam Mac Vea, telle une ballerine, envoie de gracieux sourires et des baisers.

(Voir pages 140, 141 144 et 145.)

Nous publierons, dans notre prochain numéro, un portrait hors=texte en couleurs de Sam Mac Vea.

L'INITIATION AUTOMOBILE [1]

Par H. PETIT

IX. — LA DISTRIBUTION

Les mouvements d'ouverture et de fermeture des soupapes doivent être soigneusement calculés ✍ Étude rapide de la distribution d'un moteur

Nous avons supposé, quand nous avons donné un premier aperçu du fonctionnement d'un moteur à quatre temps, que les soupapes d'admission et d'échappement s'ouvraient et se fermaient exactement au moment où le piston passait à l'un de ses points morts; de même, nous avons

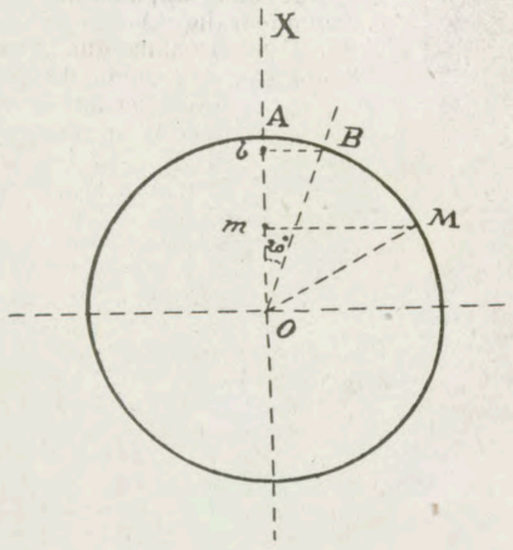


Fig. 1.

Pour un déplacement (AB) du maneton, déjà notable, le déplacement linéaire du piston (Ab) est très faible.

admis que l'explosion de la masse gazeuse était instantanée, et qu'il suffisait, par conséquent, de l'allumer quand elle occupait son volume minimum.

Serrant la question d'un peu plus près, nous allons voir aujourd'hui que toutes ces hypothèses ne sont nullement justifiées dans la pratique, quand il s'agit d'un moteur à grande vitesse.

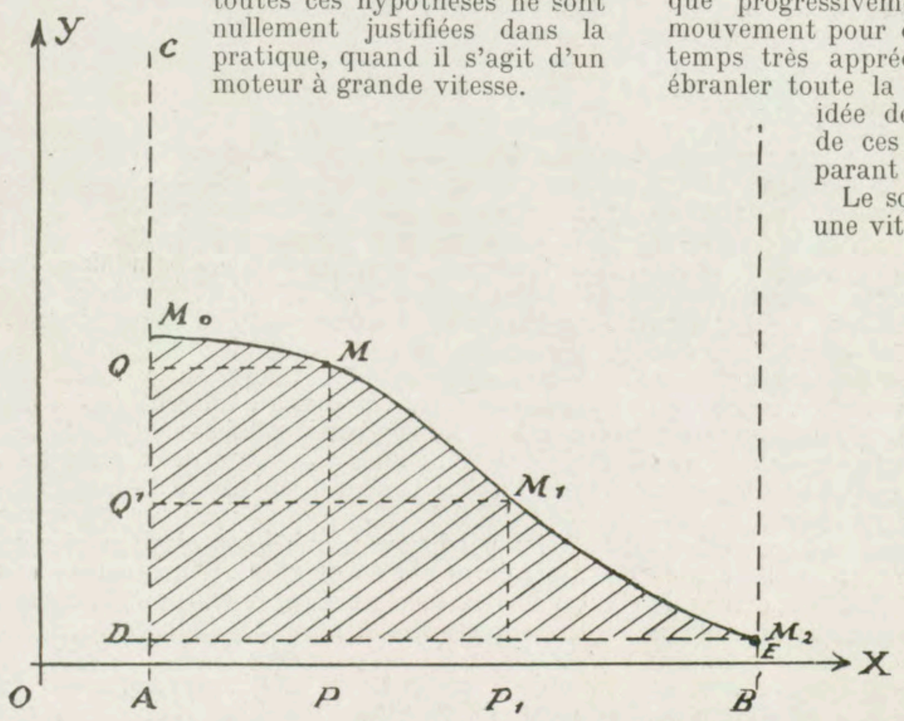


Fig. 2.

La surface comprise entre la courbe, la droite AC et la droite DE, représente le travail fourni pendant la course du piston.

La vitesse de rotation des moteurs. Avant toutes choses, il est nécessaire de se représenter aussi nettement que possible, ce que peut être la vitesse d'un moteur d'automobile.

Nos moteurs tournent environ de 1.000 tours (très gros moteurs) jusqu'à 2.000 et même 2.500 tours à la minute (moteurs légers de motocyclette) Nous allons, si vous le voulez bien, pour fixer les idées, considérer un moteur tournant à 1.500 tours, ce qui est la vitesse (1) des moteurs d'un alésage voisin de 100 millimètres.

1.500 tours à la minute représentent 25 tours à la seconde. Le temps employé par le moteur pour parcourir un cycle complet (2 tours) est donc $\frac{1''}{25} \times 2 = \frac{1}{12}$ de seconde, environ, soit 5 tierces (2).

Ce 1/12e de seconde correspond à peu près à la durée des impressions lumineuses sur notre rétine. Si donc on regarde un moteur tournant à 1.500 tours, on ne verra pas le mouvement des soupapes, un mouvement ayant lieu avant que notre œil ait pu être nettoyé de l'impression du précédent.

Or, pendant ces 5‴, les quatre phases de l'opération, de la compression, du travail et de l'échappement se sont produites, durant chacune, par conséquent 1‴ 1/4 environ, exactement

$$\frac{1''}{25 \times 2} = 1''' 1/5.$$

Pendant deux de ces phases (aspiration et échappement), des mouvements de la colonne gazeuse contenue dans les tuyauteries se produisent. Ces mouvements sont provoqués par une pression (négative ou positive) agissant à une extrémité seulement de cette colonne (côté cylindre). L'air ne se mettra donc que progressivement en mouvement pour obéir à cette pression, et un temps très appréciable est nécessaire pour ébranler toute la masse. On peut se faire une idée de la vitesse de propagation de ces ébranlements, en les comparant au phénomène du son.

Le son, on le sait, se propage à une vitesse de 340 mètres à la seconde environ, dans l'air atmosphérique. C'est-à-dire qu'un ébranlement provoqué en un point A mettra 1″ pour se propager en un point B, situé à 340 mètres du premier.

L'ébranlement sonore parcourra donc à peine 7 mètres pendant la durée d'une des phases du cycle.

Dans un moteur muni d'un très long tuyau d'échappement de 7 mètres, on ne sentirait le choc de l'air, à l'extrémité du tuyau, qu'au moment où, précisément, l'échappement aurait pris fin.

Cette longue disgression a uniquement pour but de bien montrer que l'air, comme tout corps pondérable, a une inertie avec laquelle il faut compter.

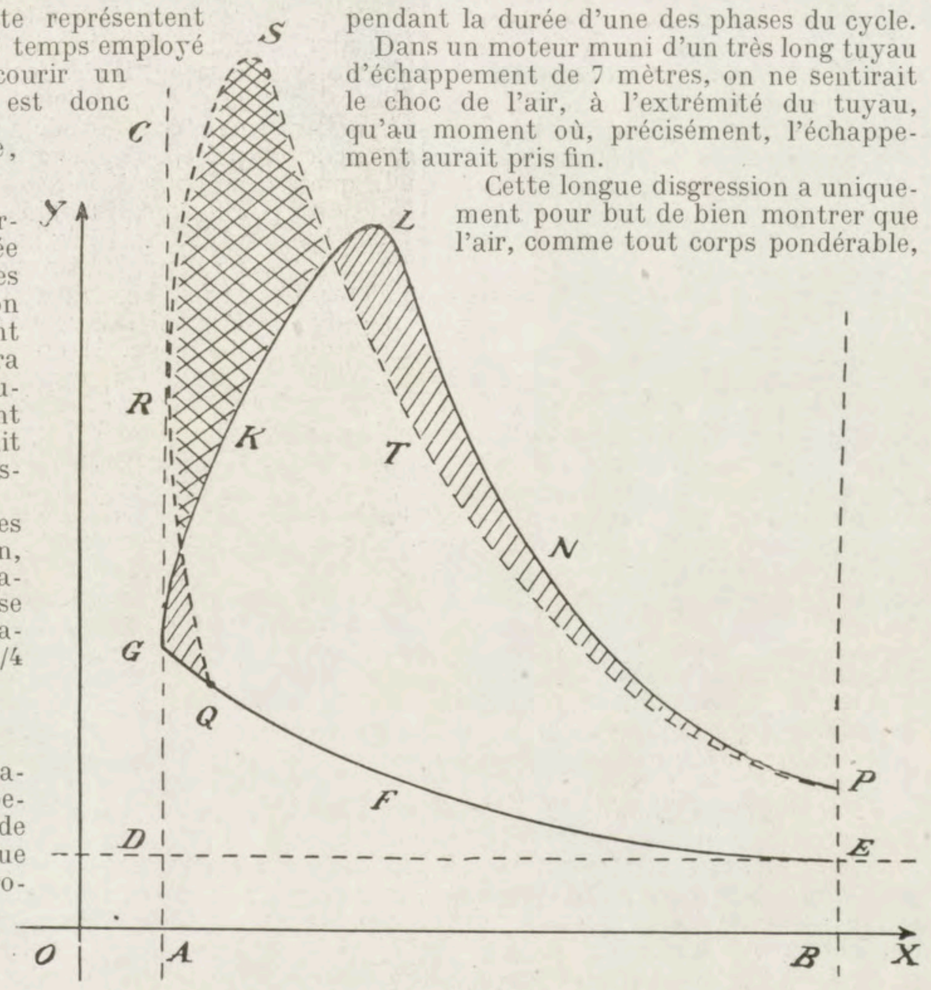


Fig. 3.

La différence entre la partie quadrillée et la partie hachurée représente le gain acquis par l'avance à l'allumage.

Nous allons examiner les moyens employés pour que les phases du cycle à quatre temps aient leur développement le plus complet possible, et nous commencerons par l'aspiration.

L'aspiration. Quand le piston, arrivé à son point mort supérieur, commence

L'admission.

Comme les ouvriers courant à l'atelier pour ne pas manquer l'heure de la rentrée, les gaz se précipitent dans le cylindre où ils vont donner le travail qu'on attend d'eux.

(1) Cette vitesse de 1.500 tours, n'est pas toujours celle qui est indiquée sur les catalogues. C'est celle qui correspond à la marche dite « accélérée ».

(2) La *tierce* est la soixantième partie de la seconde.

(1) Voir les nos 528, 535 et suivants.

à redescendre, une dépression se produit dans la chambre d'explosion. Mais cette dépression commence à croître avec une extrême lenteur (1).

Nous admettons (ce qui est sensiblement conforme à la réalité) que l'arbre vilebrequin est animé d'une vitesse angulaire constante, donc, les déplacements sont proportionnels aux temps mis pour les accomplir.

Considérons le cercle décrit par le maneton de bielle. OX est l'axe du cylindre. Admettons encore que le déplacement du piston, le long de son axe, correspondant au déplacement ABM de la tête de bielle, puisse être confondu avec la longueur Am, ce qui se rapproche d'autant plus de la vérité que la bielle est plus longue.

Nous constatons que, pour un déplacement de 20° du maneton, le déplacement correspondant du piston ne sera que de six centièmes du rayon Ao. Si notre moteur a une course de 100 millièmes par exemple, le déplacement du piston sera seulement de 3 millièmes, quand la manivelle aura fait 1/18e de tour.

Or, nous verrons plus tard, quand il sera question de la carburation, qu'il y a intérêt à ce que la colonne d'air ait tout de suite une vitesse assez grande. On attendra donc, pour commencer la levée de la soupape d'aspiration, que le piston ait effectué un déplacement de quelque importance. Certains constructeurs vont jusqu'à 30° de retard à l'ouverture d'admission, ce qui correspond à un déplacement linéaire du piston de 5 millimètres environ.

Quand le piston arrive à son point mort inférieur, l'espace offert aux gaz est maximum, évidemment. Est-ce à dire que le cylindre contienne à ce moment la plus grande masse possible de gaz? Si l'on a suivi le début de notre exposition, on conviendra aisément que les gaz n'ont pas eu le temps de remplir le cylindre à la pression atmosphérique.

On va donc s'arranger de façon à ne pas leur fermer la porte au nez : faisant le contraire, on agirait comme un patron d'usine trop rigide qui, ayant beaucoup de travail dans ses ateliers, fermerait impitoyablement la porte à l'heure réglementaire, sans accorder le quart

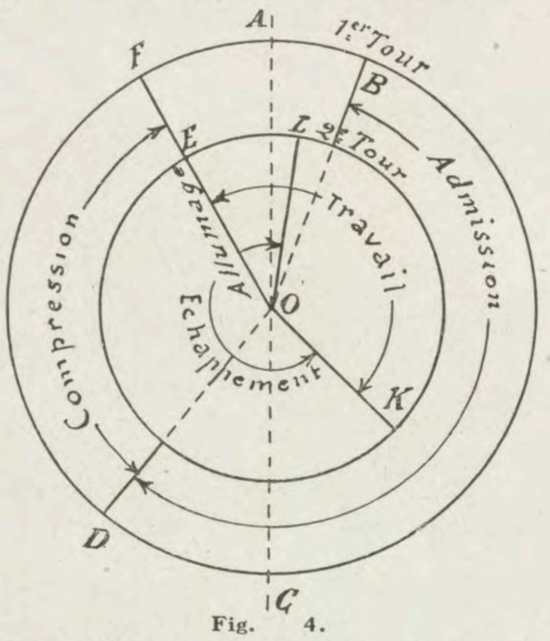


Fig. 4.

Le cycle à quatre temps. Le cercle extérieur représente le premier tour du cycle, le cercle intérieur le deuxième tour.

AOB. Retard à l'ouverture d'admission. — COD. Retard à la fermeture de l'admission. — FOA. Avance à l'allumage. — KOC. Avance à l'ouverture de l'echappement. — LOA. Retard à la fermeture de l'échappement.

d'heure de grâce aux ouvriers dont il a le plus grand besoin.

Mais les places disponibles dans notre atelier à nous, le cylindre, diminuent quand l'heure s'avance, lentement d'abord, puis plus vite. Il conviendra donc de fermer la porte au moment précis où le plus grand nombre possible de retardataires pourront prendre place.

Ce moment dépend de bien des données : forme et section des corridors... pardon! de la tuyauterie, vitesse angulaire du moteur, levée des soupapes, etc. C'est au constructeur à le déterminer.

L'échappement.

Les ouvriers sortent ayant accompli leur tâche; de même, les gaz après avoir fourni leur travail s'échappent au dehors.

Continuant notre comparaison avec le patron de tout à l'heure, nous devons nous demander quel résultat nous cherchons. Avons-nous beaucoup de travail à faire, nous admettrons le maximum d'ouvriers. Voulons-nous, au contraire, ne pas payer trop de salaires? Nous fermerons plus tôt notre porte. De même, si l'on recherche la grande puissance massique, on admettra à pleine cylindrée; si, au contraire, on cherche la faible consommation, on peut avoir intérêt à réduire la quantité de gaz admise par cylindrée.

Brasier, sur ses moteurs de 1908, adopte 25° de retard à la fermeture de l'admission. C'est, d'ailleurs, un chiffre considérable, que d'autres constructeurs ont réduit. Renault, cependant, est allé jusqu'à 26°. Le chiffre moyen paraît être 16° environ.

Dans un moteur de 100 de course, le piston est remonté de 2 millimètres quand la manivelle a tourné de 16°, et de 5 millimètres quand elle a décrit 25°.

Dans les moteurs à quatre cylindres, au moins, il n'y a d'ailleurs pas d'inconvénients sérieux à fermer trop tard l'admission : les gaz qui pourraient, de ce fait, être chassés d'un cylindre, sont réavalés par un autre, et rien n'est perdu.

Admission automatique Avec les soupapes d'admission automatique, l'admission commence quand la dépression produite dans le cylindre a atteint une valeur telle, que l'excès de la pression atmosphérique contrebalance l'effet du ressort. Il y a donc aussi retard à l'ouverture d'admission.

Quant à la fermeture, elle se produit avec un retard souvent trop grand : la soupape reste ouverte, en effet, tant que la pression intérieure n'a pas atteint une valeur voisine de la pression atmosphérique. A ce moment, elle commence à se fermer. Mais sa fermeture dure un temps assez long, en raison de la faiblesse de son ressort et de l'inertie de son clapet. Aussi, une partie notable de la cylindrée est perdue. On le sent nettement, en mettant la main au-dessus de l'orifice que portent certaines pipes d'aspiration: on sent un petit souffle à chaque remontée du piston.

Nous reviendrons, du reste, sur cette question des soupapes automatiques, longtemps controversée, et sur laquelle, aujourd'hui, tout le monde se trouve d'accord.

L'allumage Sans entrer en aucune façon, pour le moment, dans le mécanisme de l'allumage, nous allons chercher à montrer la nécessité de faire jaillir l'étincelle, avant que le piston soit au point mort supérieur.

La déflagration du mélange tonnant, nous le savons, n'est pas instantanée. On a pu mesurer sa vitesse dans de certaines conditions. Peu nous importe sa valeur : constatons seulement qu'elle a une valeur finie.

Pour bien montrer que l'avance à l'allumage est nécessaire, nous allons employer une figure, appelée diagramme, d'un cylindre. Voici, en deux mots, ce qu'est un diagramme.

Sur une feuille de papier, traçons deux droites perpendiculaires, OX, OY, que nous appellerons axes de coordonnées (fig. 2).

Sur OX, prenons une longueur AB égale à la course du piston. Nous nous proposerons de représenter l'état de la masse gazeuse contenue dans le cylindre, par la jonction d'un point M, dit point représentatif.

Ce point M sera à une distance MQ de AC (parallèle à OY) égale à la distance du fond du piston, à la position qu'il occupe à son point mort supérieur.

La distance de M à OX (soit MP) représentera, au contraire, la pression des gaz dans le cylindre. Chaque position M, du point M, représentera donc le volume occupé par les gaz (proportionnel à OP, OA représentant la chambre de compression) et leur pression MP.

Dans le mouvement du piston, M décrira une certaine courbe $M_0 MM_1 M_2$. La surface comprise entre cette courbe d'une part, la droite AC et la droite DE (parallèle à OX à une distance AD qui représente la pression atmosphérique), représente le travail fourni pendant la course du piston. Cette proposition se démontre aisément. Nous ren-

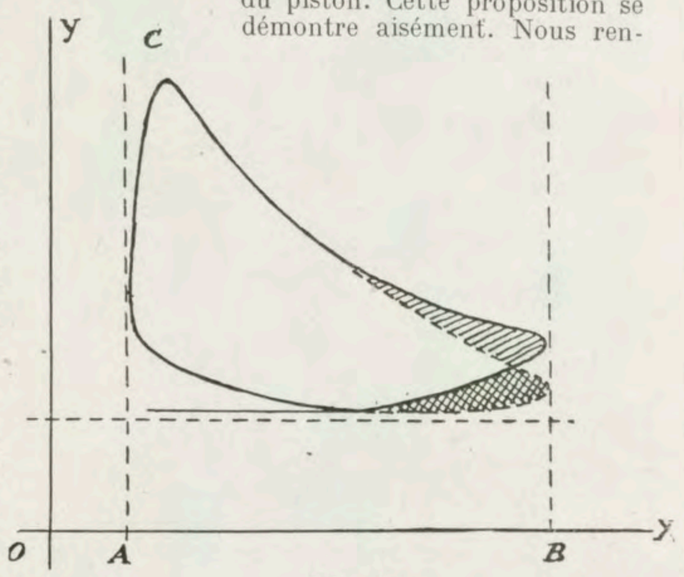


Fig. 5.

La différence entre la partie quadrillée et la partie hachurée représente le gain de travail obtenu par l'avance à l'échappement.

voyons nos lecteurs, que ceci intéresserait, à un traité quelconque d'analyse.

Pendant la compression, le piston se déplaçant de B vers A, le point M décrit la courbe EFG. Supposons qu'on allume à bout de course. Le piston revient vers B. La pression augmente. Le point M va donc décrire l'arc de courbe GKL, puis, la pression diminuant, l'arc LNP (fig. 3). Le travail fourni est représenté par la surface EFGKLNP.

Si, au contraire, on allume avant le point G, en Q, par exemple, le piston marchant toujours de B vers A, la pression va monter beaucoup plus que tout à l'heure, et atteindre S. La courbe décrite sera alors QRST. On aura perdu un travail représenté par les deux triangles hachurés, mais on aura gagné le travail représenté par le triangle quadrillé. Le raisonnement prouve (et l'expérience le confirme) qu'il y a en somme, gain considérable, si le point d'allumage Q a été bien choisi.

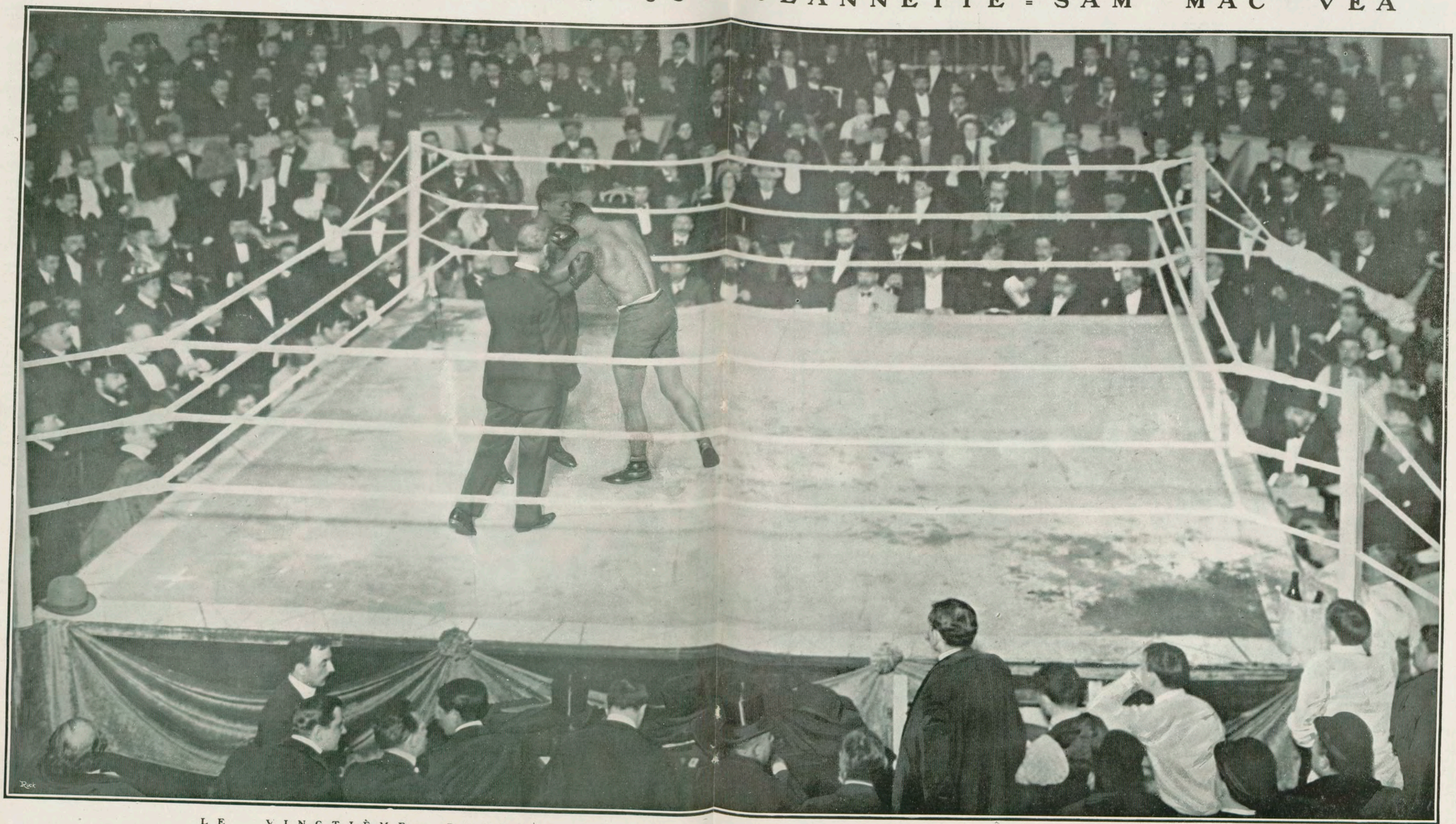
(A suivre).

H. Petit.

(1) Il n'est question ici, bien entendu, que de l'aspiration par soupape commandée.

La Vie au Grand Air

LE COMBAT DE BOXE JOE JEANNETTE - SAM MAC VEA



LE VINGTIÈME ROUND, DIX SECONDES AVANT LA FIN DU MATCH

Le samedi 20 février, au Cirque de Paris, devant une assistance colossale, s'est disputé le plus grand match de boxe qu'il nous ait été donné d'applaudir en France. Il mettait aux prises Joe Jeannette et Sam Mac Vea. Nous avions fait de Joe Jeannette notre favori de par sa carrière passée. Sam Mac Vea, lui, possédait un record moins brillant, et c'est pourquoi sur le papier, il semblait moins avantagé que son adversaire. Sam s'est chargé de nous montrer qu'il a accompli de réels progrès dans notre pays et, après un combat très indécis jusqu'au bout, il s'acquit un léger avantage dans les trois derniers rounds.

(Voir pages 137, 144 et 145.)

Nous publierons, dans notre prochain numéro, un portrait hors-texte en couleurs de Sam Mac Vea.

LE SPORT DU BOBSLEIGH

Par R. DE LA FRÉGOLIÈRE

I

Le gagnant de la Coupe du Mont Blanc à Chamonix donne quelques détails techniques sur la pratique de ce sport angoissant et encore peu connu, qu'est le sleighing

S'IL est une question à l'ordre du jour, en Suisse et dont bien peu d'initiés ont entendu parler malheureusement encore en France, c'est celle du « bobing ». Le bobsleigh, ou bob, et même en général le tobogganing, qui comprend des sports passionnants tels que le skeleton, la luge ou le toboggan, dont l'étude nous entraînerait trop loin aujourd'hui, sont tellement peu connus chez nous, qu'il faudra multiplier longtemps encore des efforts comparables à ceux qui sont entrepris en ce moment, pour arriver à les répandre dans nos montagnes.

Nous souhaiterions la plume d'un Gustave Aymard ou d'un Jules Verne, afin de faire passer devant vos yeux les charmes de cette vie sportive si neuve, que des milliers d'étran ers, et bien peu de Français hélas!

Le bob à ficelle.

Le capitaine tient dans la main deux poignées attachées à des câbles qui se croisent dans des poulies.

viennent mener l'hiver sur les pistes glacées de l'Engadine, des Alpes ou du Jura suisse.

Avant d'aller plus loin, nous essayerons de faire comprendre aux profanes ce que c'est qu'un bob, en examinant quelques-uns des systèmes les plus courants. Nous étudierons seulement le bob en bois, avec direction à corde ou à volant, en somme un des plus répandus, parce que sa légèreté, sa souplesse et son faible coût lui confèrent une grande supériorité sur les lourdes et encombrantes machines d'acier, utilisées seulement à Davos et Saint-Moritz.

Le bob à volant, dont nous publions la description, en même temps que différents clichés, est le modèle Rœssinger, du nom de l'ingénieur français, décédé depuis, hélas!

Le bob à volant.

Un câble d'acier, enroulé sur un tambour fixé à l'extrémité de la tige du volant fait pivoter la luge avant.

qui l'inventa il y a cinq ans déjà. Le bob à ficelle, que nous présentons à nos lecteurs, est l'œuvre de M. Max Seelig, le sportsman bien connu de la Suisse romande, brillant joueur de hockey sur glace, et plusieurs fois champion de la piste des Avants.

Ces engins se composent essentiellement de trois parties : un châssis tendu de toile, sur lequel prennent place les équipiers, qui repose à l'arrière sur une luge (assemblage de deux patins de bois, ferrés en dessous, écartés parallèlement entre eux de 50 à 60 centimètres et reliés par des traverses), large et basse, et à l'avant sur une deuxième luge identique, mobile autour d'un pivot, pour assurer la direction. Une barre est placée enfin de chaque côté, pour se pencher et se tenir, dont les portants servent en même temps de repose-pieds pour les équipiers.

Le châssis du bob Rœssinger est monté sur ressorts de voiture, ce qui augmente la souplesse et le confort. Il est muni d'un frein au pied, commandé par le capitaine, formé de trois leviers, qui en se tendant, sous l'effort d'une pédale à glissière ou à charnière fixée à l'avant, enfoncent à l'arrière de l'appareil deux solides crampons dans le sol de la piste. Un câble d'acier, enroulé sur un tambour, fixé à l'extrémité de la tige de volant, fait pivoter la luge avant à droite ou à gauche, comme l'avant-train d'une voiture à chevaux.

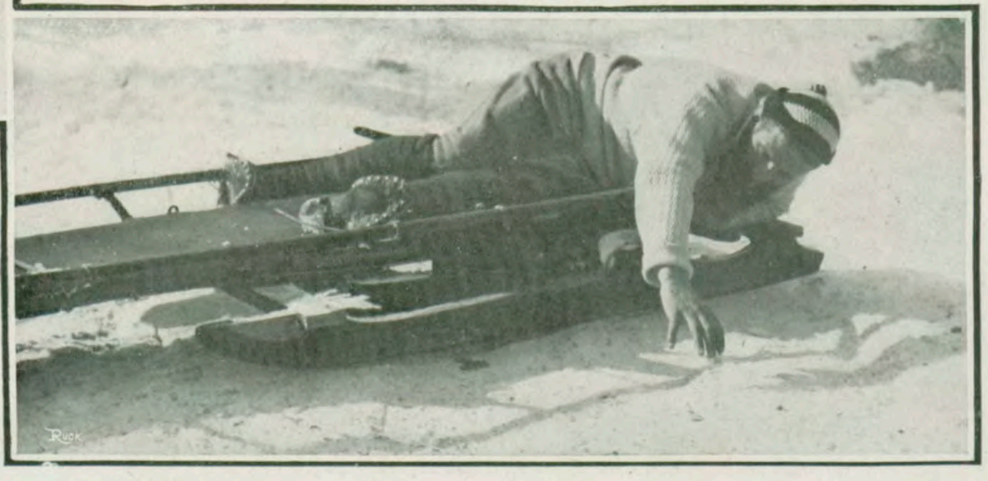
Pas de ressorts sur le bob Seelig, ni sur aucun bob à ficelle. La luge arrière est boulonnée directement au châssis. Pas de frein au pied non plus, la direction ne le permet pas. Solidement accoté sur des portants d'acier, le capitaine tient en effet dans sa main deux poignées, attachées à des câbles, qui se croisent par devant dans des poulies, à la façon des tire-veille d'un canot. Le câble de la main droite, en cuir ou en chanvre, s'accroche au patin gauche. et vice versa.

Ce n'est pas non plus toute la luge qui pivote, mais seulement les deux patins, articulés autour d'une sorte d'essieu fixe, sur lequel repose le châssis, et reliés entre eux, devant et derrière, par des barres d'accouplement, exactement comme la direction et les roues d'une automobile. Par sa construction même, ce système produit un certain mouvement différentiel, qui aide à prendre les courbes : le patin placé à l'intérieur d'un virage avance légèrement sur l'autre, en même temps que l'ensemble se rétrécit. Le frein, une herse en fer, est à main, placé derrière, et actionné au commandement du capitaine, par le dernier équipier. Remarquez que l'effort de la direction agit directement sur les patins, sans autre intermédiaire que la po ulie dans laquelle passe le câble, qui diminue seulement le travail de traction, sans le démultiplier en rien.

Une très petite secousse, une légère embardée mal reprise, une tension insuffisante des cordes, suffisent donc pour déranger la route. Et pourtant, les partisans de ce système, qui est d'ailleurs le principe de tous les bobs à ficelle, s'en déclarent enchantés. Ils affirment possé-

La manière de se pencher au virage.

Il faut déporter le corps en dehors du bob, du côté du centre du virage, mais sans mouvement de torsion.



La mauvaise manière de se pencher.

Il est mauvais, et même dangereux, de se retourner à demi en se penchant au dehors.

Une équipe bien placée.

Le conducteur doit être incliné en avant, caché derrière son volant. Les équipiers, au contraire, penchés en arrière.

Mauvaise position d'équipe.

Le capitaine ne doit pas se tenir droit, pas plus, d'ailleurs, que les équipiers.

der une direction plus précise et plus souple qu'avec le volant, car ils tiennent un peu leur bob comme un cheval par la bride, et un faible effort suffit pour tourner. A la sortie des virages enfin, les patins reprennent eux-mêmes la ligne droite, en évitant cet espèce de petit crochet en dedans, que les bobs à volant, aussi bien que les autos ne manquent pas de faire à la fin des courbes de faible rayon, avant qu'on ait eu le temps de redresser. Enfin, le capitaine a la faculté de se coucher entièrement à l'arrière au lieu d'être obligé de se plier en deux sous son volant.

Les meilleurs sportsmen de Davos, qui avaient essayé le volant sur leurs bobs, il y a quelques années, les ont retirés, et sont revenus à l'ancienne direction.

Nous ne sommes pas assez compétents pour trancher d'un seul trait de plume un débat qui a soulevé tant de discussions et fait couler des flots d'encre, mais nous croyons seulement qu'aux fantastiques vitesses atteintes parfois en bob, comme sur la superbe piste de Chamonix, par exemple, le volant doit l'emporter, parce qu'il multiplie l'effort et amortit les secousses, terribles parfois, sur les parties glacées. Sur un tracé très sinueux, mais pas trop rapide, la commande à ficelles conserve peut-être l'avantage, pour les capitaines exercés, s'entend, car elle exige beaucoup plus de doigté et d'habitude. Dans le bob à volant enfin, la direction et les freins sont confiés au même homme, tandis que sur ceux à ficelle, le capitaine est obligé de commander à l'arrière pour mettre le frein.

A vous donc de choisir, selon vos impressions, la piste où vous comptez courir et les habitudes en usage là où vous êtes, mais ne croyez pas qu'une fois en possession de votre bob, tel qu'on vous le livre dans le commerce, il ne vous reste plus qu'à sauter dessus et à « semer » en course tous vos concurrents. Il y a une très sérieuse préparation à faire, et une mise au point assez délicate qui exige déjà quelques connaissances mécaniques.

Visitez d'abord minutieusement l'ajustage de l'outil que vous possédez : écartement, parallélisme des patins, montage exact, etc. Vérifiez les boulons : votre vie tient à la goupille de direction. Si les deux freins aux pieds sont commandés simultanément, examinez à la règle, qu'ils mordent également l'un et l'autre, ou, gare l'embardée fatale !

La question des patins de bobs est celle qui doit primer toutes les autres, et dont dépend la vitesse. Choisissez les gros, en acier de jante, pour les pistes peu rapides ou molles, et minces, en acier rond, pour la glace ou la neige dure. Usez de la paille de fer, de la toile émeri, et même de la lime douce, jusqu'à ce que vous ayiez obtenu un brillant impeccable.

Clouez des toiles, pour empêcher la neige de sauter à la figure, enroulez des ficelles, pour augmenter les prises autour des barres et du volant.

Faites choix enfin de vos équipiers, car vous n'êtes pas seul sur votre bob, et ce sont eux, autant et même plus que vous, qui mèneront le bob à la victoire.

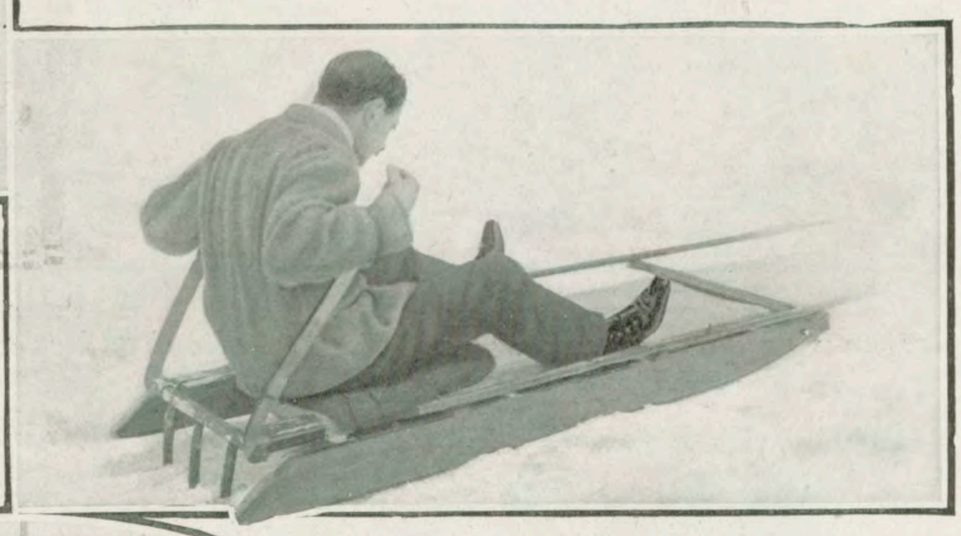
On court de trois à huit, mais sur la majorité des pistes, il vaut mieux aller à quatre. C'est, d'ailleurs, le chiffre ordinaire des bonnes équipes, qui gardent ainsi plus de souplesse, de liberté de mouvement et d'homogénité. Attention à la répartition du poids — chargez l'arrière de préférence — à la taille, à la force, à l'esprit sportif surtout des hommes que vous avez triés. Qu'ils soient décidés et rompus à tous les dangers et à toutes les fatigues, pleins de cette belle confiance les uns dans les autres et de cette tranquille assurance, dont la part est si importante et décide du succès. Choisissez, enfin, votre quatrième comme un bijou précieux, car ce sera lui le véritable chef de l'équipe, et presque le vrai capitaine du bob.

Nous verrons, dans un prochain article, la manière de s'entraîner et les péripéties d'une course.

R. DE LA FRÉGOLIÈRE.

La manœuvre du frein arrière.

Le frein arrière, dans le bob à ficelle, s'actionne en se penchant en arrière et en relevant les bras.



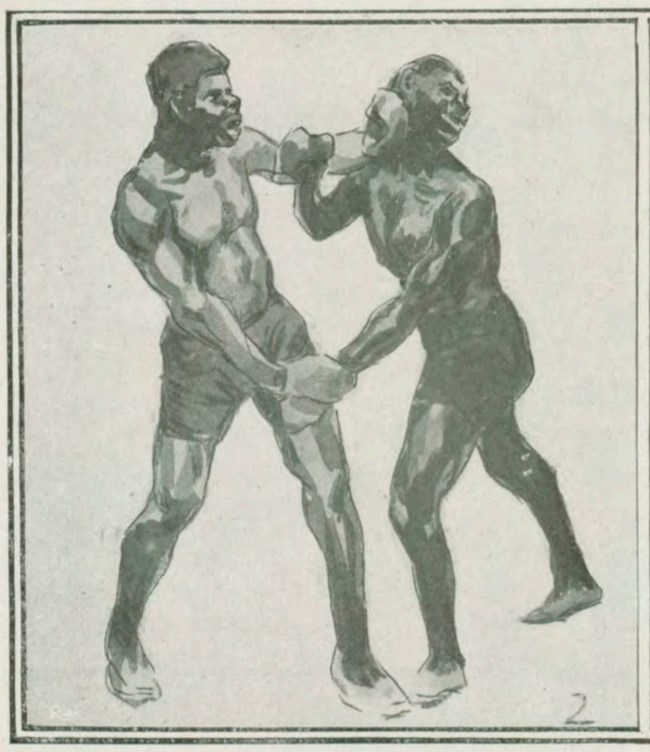
Mauvaise façon de freiner.

Il faut avoir soin de lever les bras et non pas de les plier en rejetant les coudes en arrière.

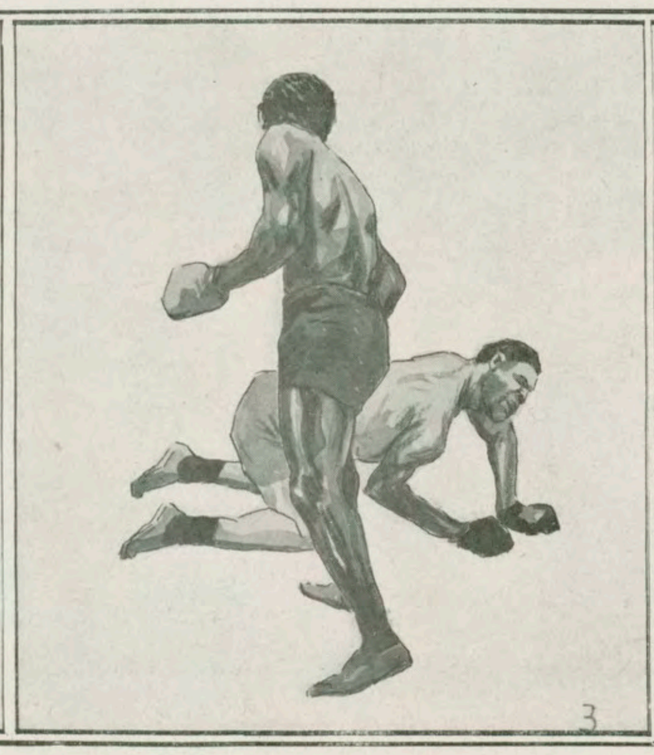
Précautions avant le départ.

Ne pas oublier de polir au blanc de lime les patins et de graisser toutes les articulations de l'appareil.

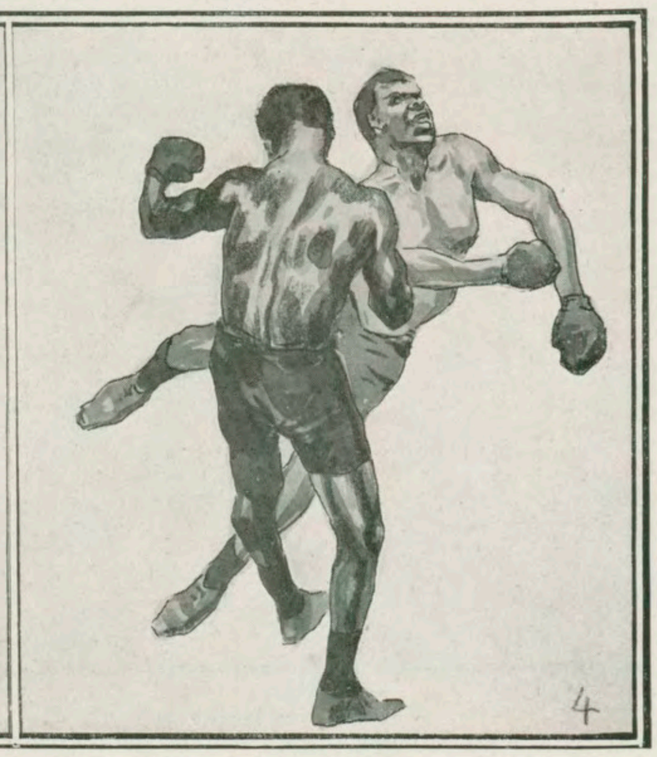
LE MATCH SAM MAC VEA =



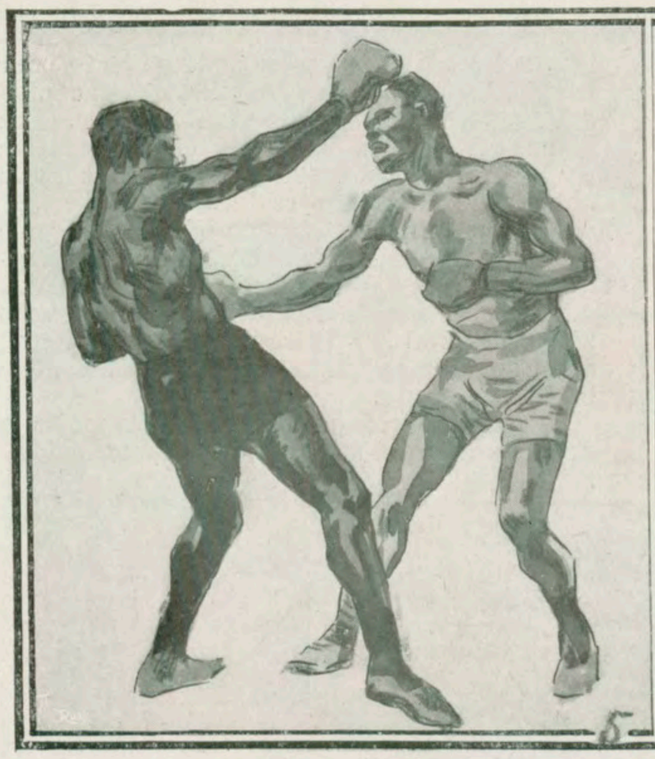
Le second round.
Joe débute par un cross derrière l'oreille. Sam riposte par un cross du droit.



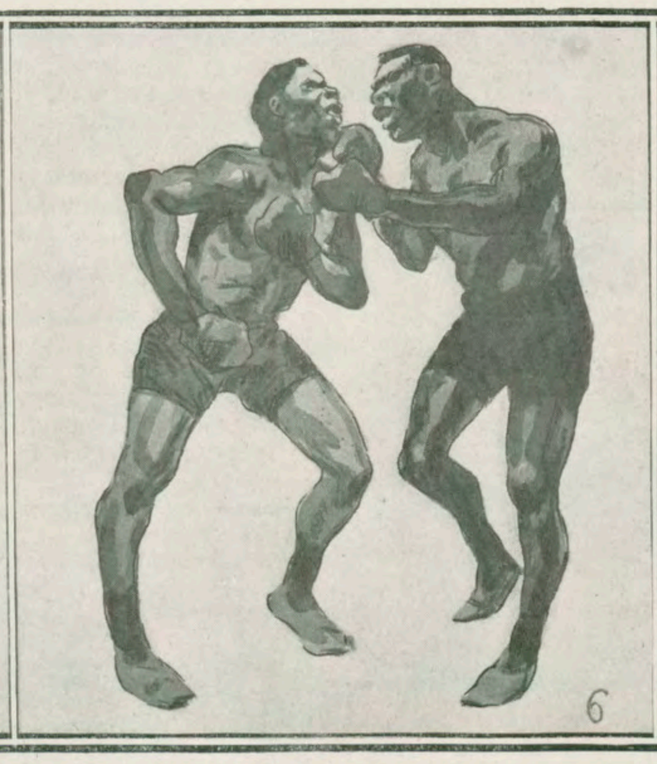
Le troisième round.
D'un direct du droit, Sam envoie Joe à terre où il reste huit secondes.



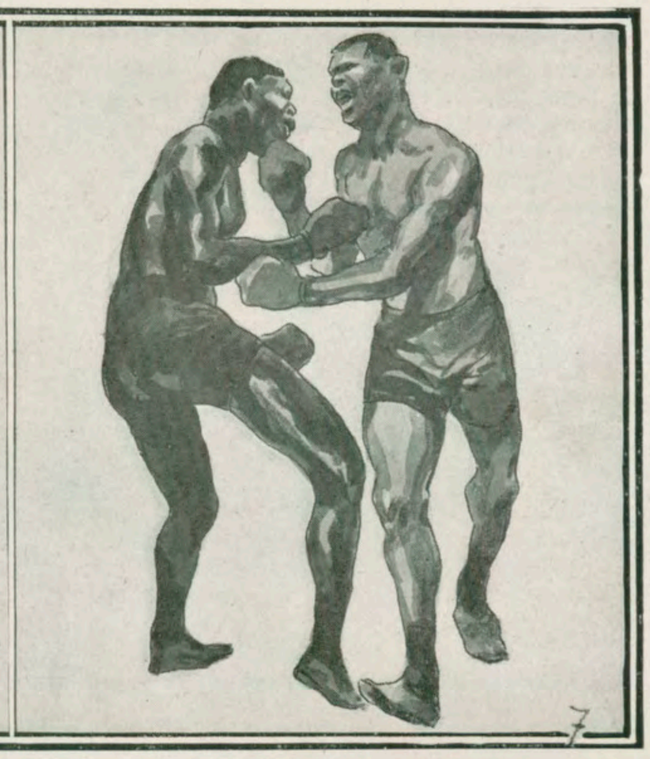
Le quatrième round.
Sam esquive un cross du gauche et retient Joe qui, emporté par l'élan, va tomber.



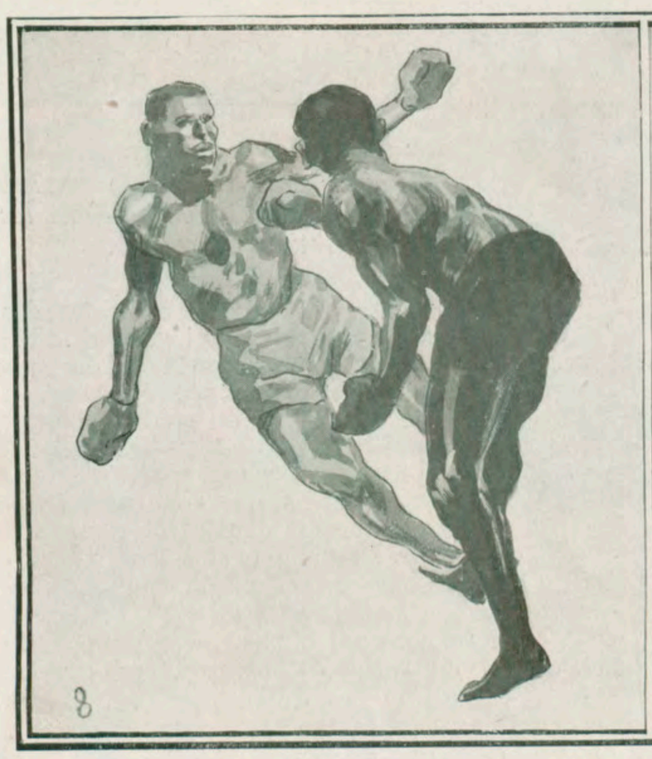
Le cinquième round.
Joe envoie un direct au cœur de Sam qui répond par un beau cross.



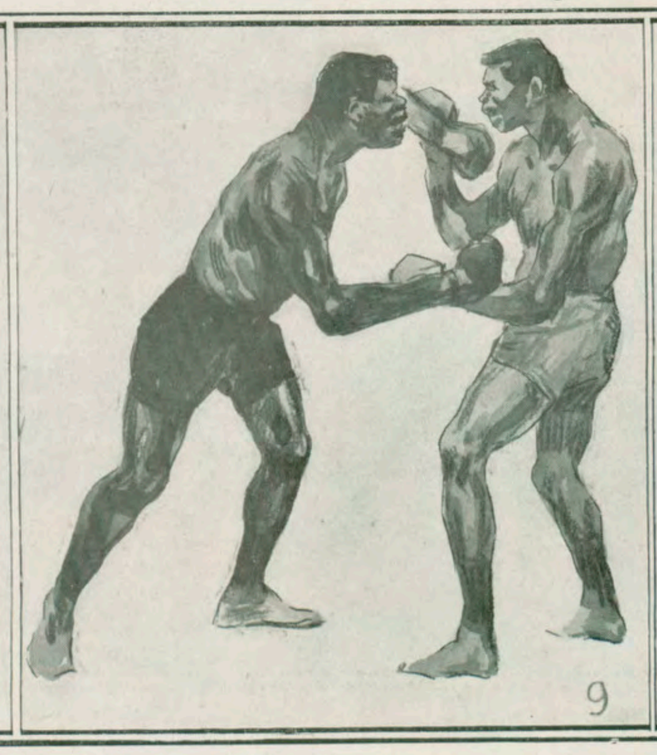
Le sixième round.
Sam réussit un beau doublé à la figure de Joe Jeannette.



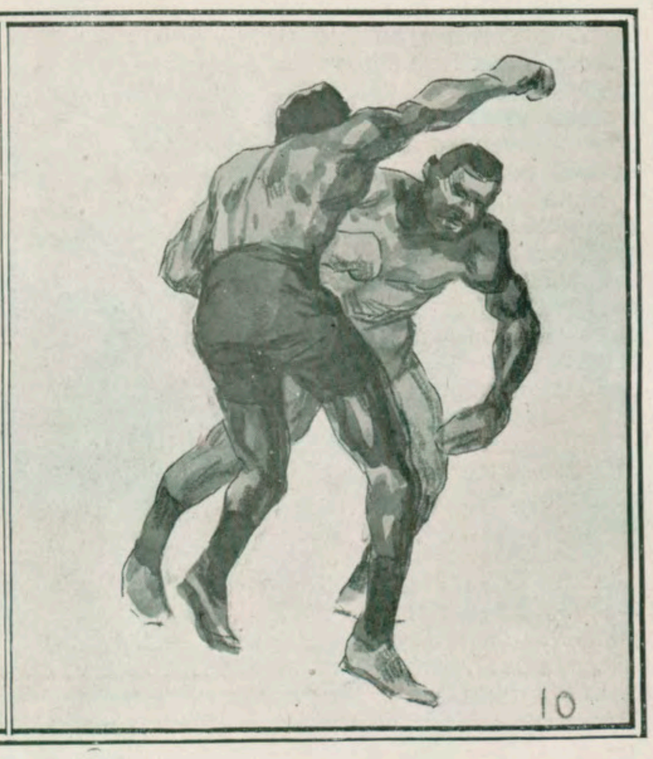
Le septième round.
Dans un clinch, beau coup en raccourci de Joe à la mâchoire de Sam.



Le huitième round.
Joe tombe en se prenant le pied dans la jambe de Sam Mac Vea.



Le neuvième round.
Sam Mac Vea porte un direct au cœur de Joe qui encaisse et rentre.

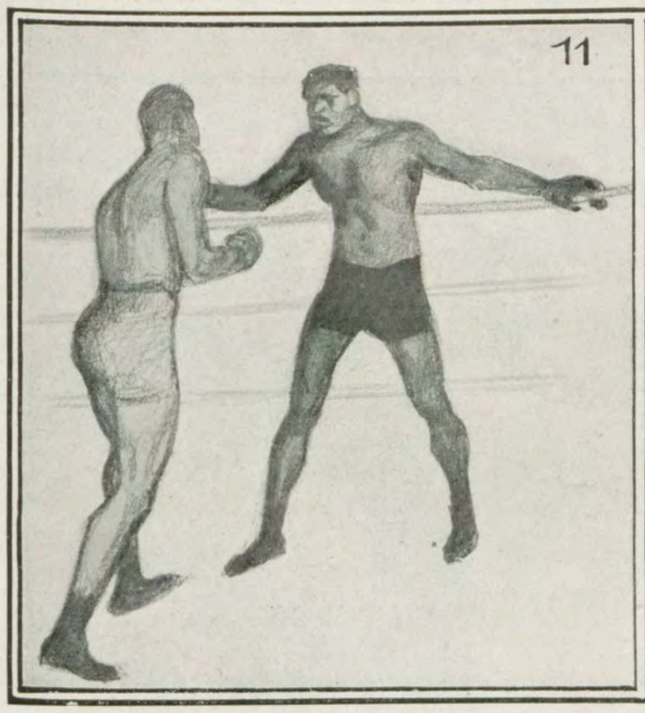


Le dixième round.
Superbe esquive de Joe. Sam manque de passer par-dessus lui.

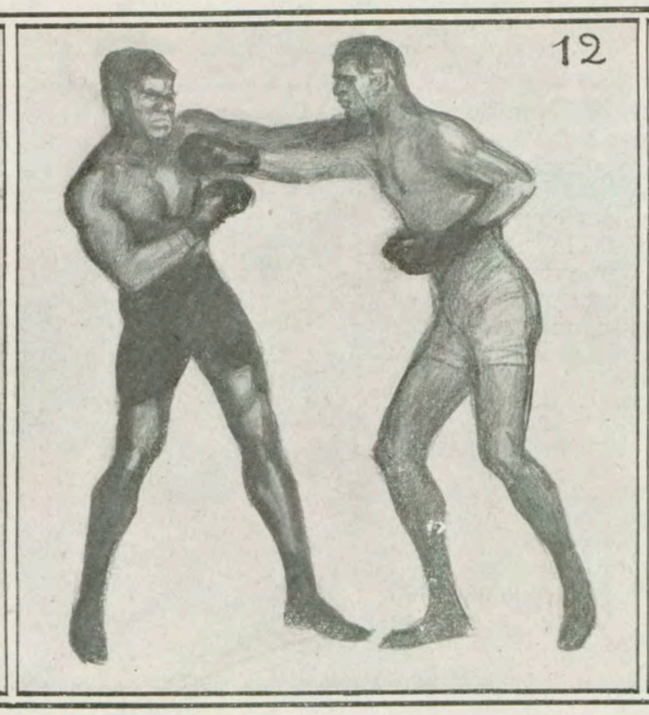
Dessins de Lœwy, d'après les croquis pris pendant le match.

Notre collaborateur, Jacques Mortane, a donné son opinion impartiale et sincère sur le match Mac Vea-Jeannette. Ajoutons, pour informer complètement nos lecteurs, que les avis de la presse ont été très partagés au sujet de cette rencontre, les uns se montrant

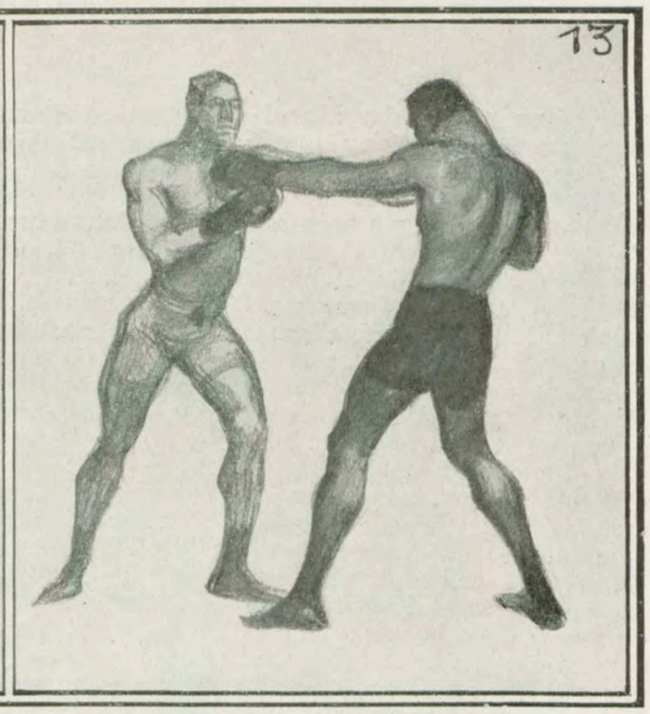
JOE JEANNETTE, ROUND PAR ROUND



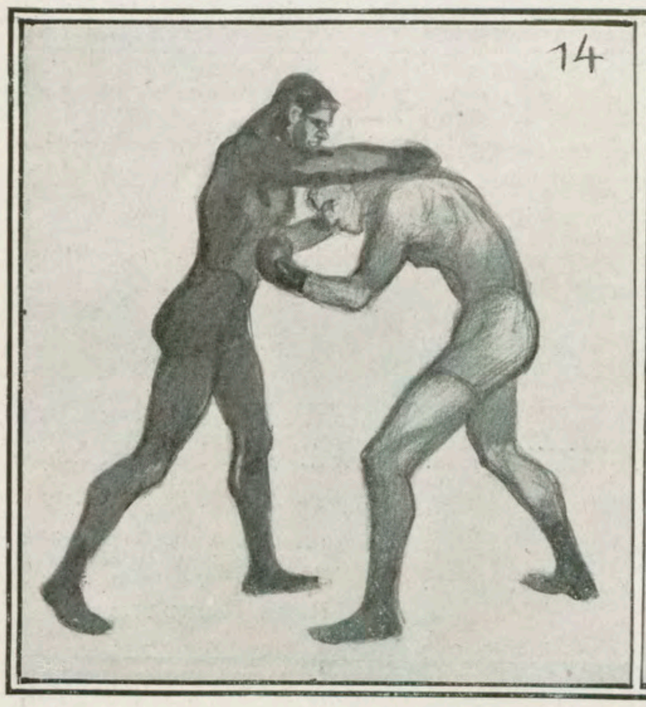
Le onzième round.
Sam, pour se donner de la force, rentre en se tenant au cordes.



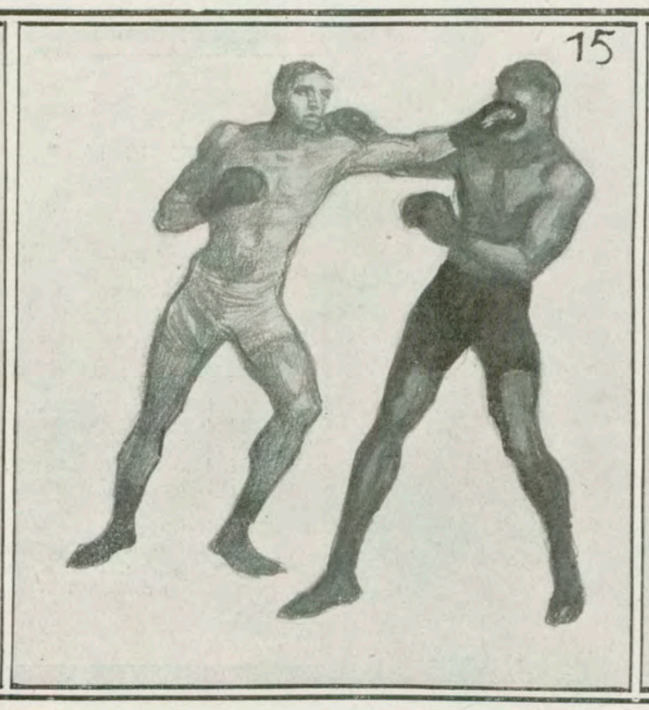
Le douzième round.
Joe Jeannette porte un beau direct au cœur, mais Sam l'encaisse facilement.



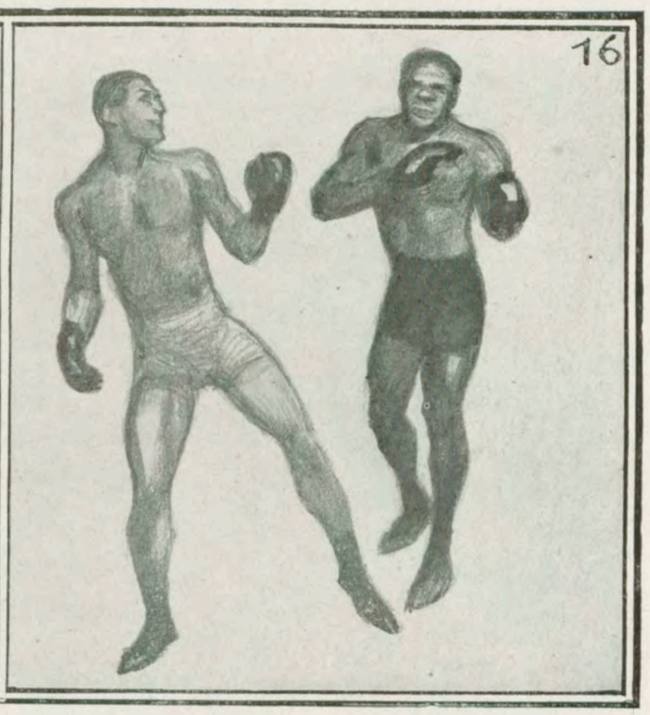
Le treizième round.
Sam porte un direct qui touche au-dessus du cœur.



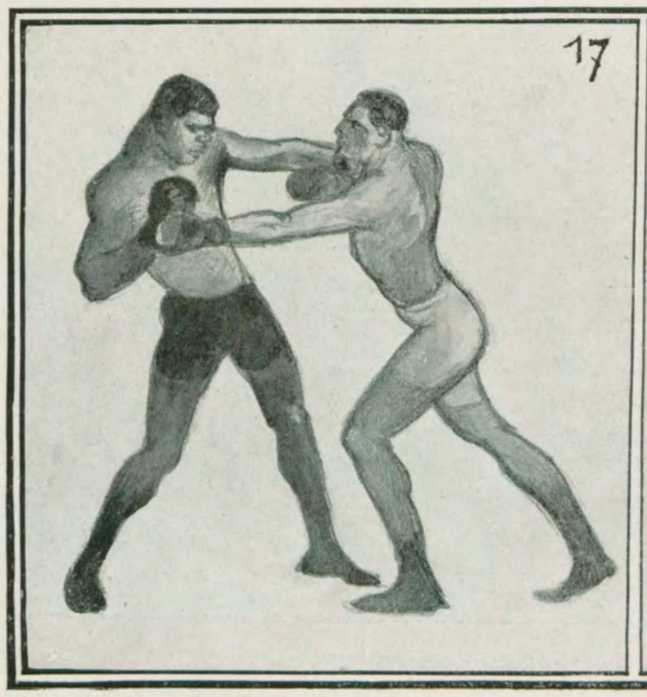
Le quatorzième round.
Esquive de Joe qui vient d'encaisser deux uppercuts de Sam.



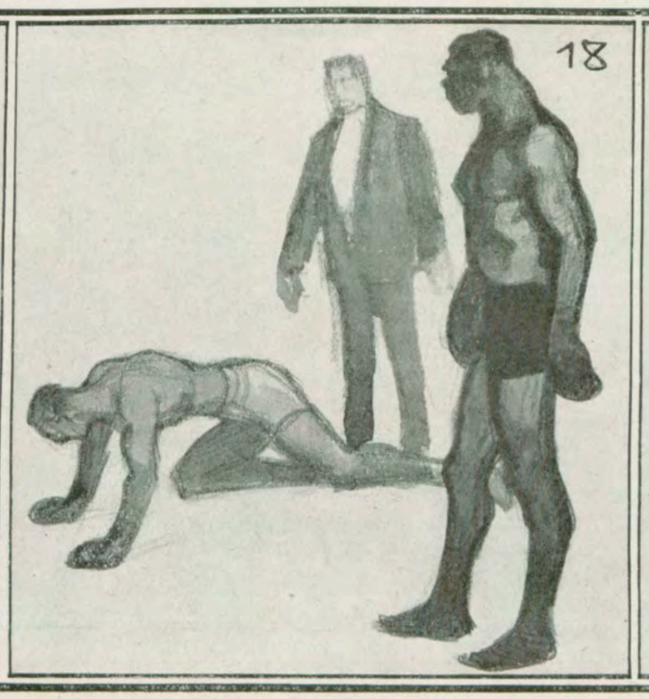
Le quinzième round.
D'un direct, Joe ferme complètement l'œil gauche de Sam.



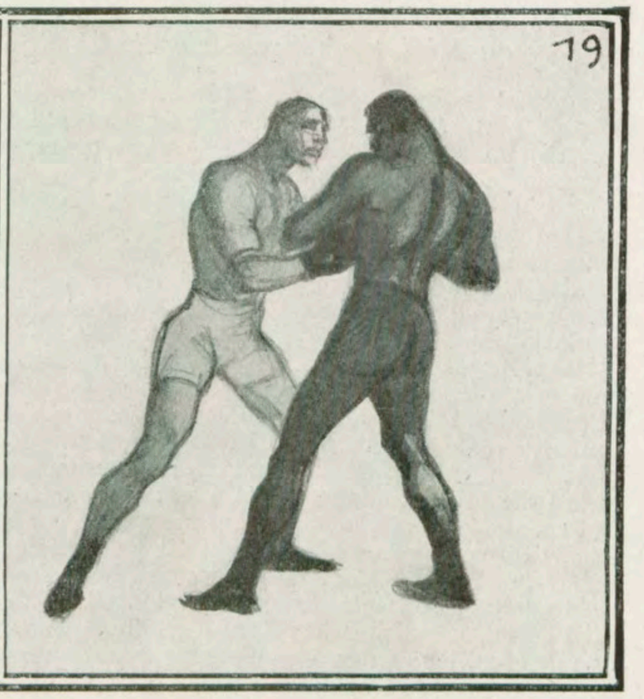
Le seizième round.
En esquivant, Joe fait un tour presque complet sur lui-même.



Le dix-septième round.
Un direct à la mâchoire à l'actif de Sam et un cross du gauche à la figure.



Le dix-huitième round.
Joe flotte et tombe sur le sol où il reste quelques secondes. Puis, il se remet.



Le dix-neuvième round.
Un corps-à-corps dans lequel Joe cherche à se reposer et à porter un coup heureux.

Dessins de Malteste, d'après les croquis pris pendant le match.

enthousiastes, les autres insinuant que les nègres ne se mangeaient pas entre eux. De ces divergences d'avis, il faut conclure qu'il sera toujours très difficile aux gens qui n'ont pas assisté à un match de se faire une opinion.

LE HANDICAP OPTIONAL

Par RENÉ RIONDET

Les poids du Handicap Optional offrent un intérêt particulier, car ils nous donnent l'opinion du handicapeur sur la forme générale de la jeune génération

Le premier signe précurseur de la réouverture des courses plates est réapparu l'autre jour sous la forme de la publication des poids du Handicap Optional. Cette épreuve a été une création très heureuse. C'est une sorte de handicap libre, en ce sens que le handicapeur attribue un poids aux chevaux, qui remplissent les conditions de la course, avant la date fixée pour la publication des poids, ces conditions étant, dans le cas présent, d'avoir été placés, sans être à vendre ou à réclamer, premier ou second, en France, dans une course où la somme énoncée comme offerte en prix au gagnant est de 4.000 francs au moins.

De cette façon, tous les concurrents qui ont figuré au cours de leur carrière de deux ans, sont qualifiés, et, par là même, nous avons l'opinion éclairée du handicapeur sur la forme de la jeune génération. L'intérêt théorique du document n'est diminué par aucune considération ; on ne peut lui reprocher, comme aux handicaps libres plus tardifs, de réunir dans la même échelle de poids des flyers confirmés et des stayers éprouvés, entre lesquels aucnue comparaison n'est raisonnablement autorisée. En effet, les deux ans se sont presque toujours rencontrés sur les mêmes distances et, à cette époque de leur carrière, les concurrents n'ont pas encore pu établir nettement leurs aptitudes.

En dehors de cet intérêt théorique, l'Optional fournit généralement une course intéressante : ainsi placé au second jour de la reprise des courses plates, il attire de nombreux candidats, qui choisissent cette épreuve pour faire leur rentrée; car, à ce moment de la saison, la distance de 1.600 mètres doit convenir à tous.

Bravo.

Par Ermak et Bengaline, à M. Renaud de Monbel, a gagné l'Optional de 1907, avec 50 kilos. Sa seule autre victoire de l'année fut le Derby du Midi, mais il semble avoir été très malheureux.

Le top weight effectif de 62 kilos a été décerné cette année au représentant de M. W. K. Vanderbilt : Negofol; mais si l'on tient compte du sexe, le top weight réel échoit à Azalée, car ses 61 kilos 1/2 correspondent en fait à 63 kilos. Azalée mérite bien cet honneur; sur ses cinq courses de l'an passé, elle compte quatre victoires qui, par une sage gradation, ont affirmé progressivement toute sa qualité.

Negolof, a fait, lui aussi, de réels progrès au cours de sa deuxième année; ses trois dernières performances, le désignent nettement pour la place qui lui est assignée. En l'absence de Golden Sky, prématurément enlevé par la maladie, Reyna vient ensuite; cette courageuse pouliche a enlevé, dans un style impressionnant, le Prix de Villiers et le Prix Saint-Roman ; quant à sa défaite par Princess Margaret, dans le Prix de la Forêt, elle ne diminue pas son mérite. Reyna précède de l'écart du sexe Fils du Vent, qui n'a pas tenu ce que promettaient ses débuts, et Roi de l'Air, dont l'unique sortie a été triomphante, sans qu'on puisse apprécier exactement la valeur de sa victoire.

Si l'on descend plus bas dans l'échelle des poids, on remarquera que l'on trouve, jusqu'aux 56 kilos, six représentants de M. W. K. Vanderbilt, quatre de M. Edmond Blanc et trois du baron Maurice de Rothschild, dont l'écurie s'annonce comme particulièrement redoutable.

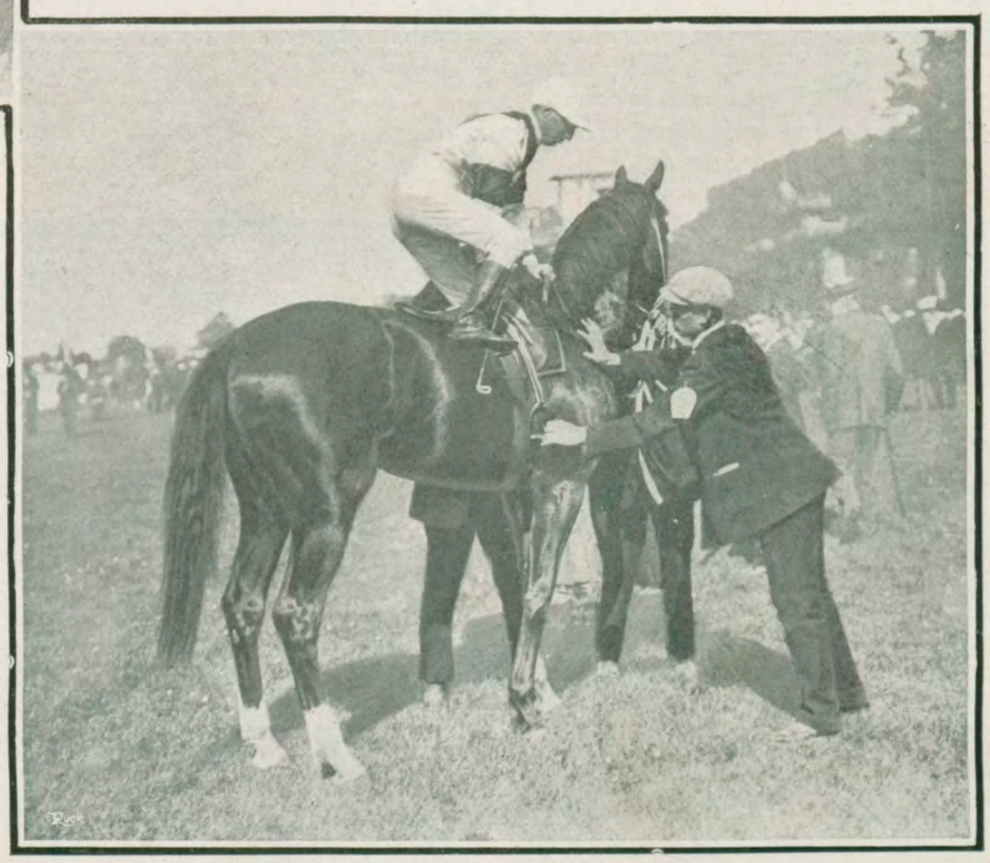
Toutes ces observations n'ont d'ailleurs qu'un intérêt purement théorique; car, en ce qui concerne le Handicap Optional pris en lui-même, il n'est pas douteux que le 2 mars, jour de l'acceptation des poids, tout le haut de l'échelle disparaîtra. Ce sont, généralement, concurrents de trop large envergure, qui, visant les épreuves classiques, ne reparaissent pas sur la brèche dès la journée d'ouverture. Il est excessivement rare d'y voir, comme l'an dernier, un gagnant du Derby. L'épreuve est donc ordinairement disputée par les poids moyens et les poids légers; voici, d'ailleurs, les résultats des huit dernières années :

1901.	1. Victot, a M. P. Aumont	45 k.	2. Palette	42 k.	3. Le Heaume	51 1/2
1902.	1. Mayotte, a M. F. Charron..	53 1/2	2. Rodiola...	53 1/2	3. Dairy Maid.	46 k.
1903	1. Neuvy, a M. Ephrussi	51 1/2	2. Biltmore..	55 1/2	3. Alerte	51 1/2
1904.	1. Presto II, a M. G. Dreyfus..	54 1/2	2. Charley ...	54 k.	3. Lohissa....	52 k.
1905	1. Fleole des Prés, au Comte G. de Ganay.	48 k.	2. Pois Rouges	46 1/2	3. La Sirène.	50 k.
1906.	1. Ganelon II, au Comte de Moltke Hvitfeldt.	54 k.	2. Coqsigru ..	45 k.	3. Be Good...	50 k.
1907	1. Bravo, a M. R. de Monbel ..	50 k.	2. Dihor.....	52 1/2	3. All Mine..	43 1/2
1908	1. Sea Sick, a M. W.K Vanderbilt	53 1/2	2. Suffice...	52 1/2	3. Baïram....	49 k.

RENÉ RIONDET.

Ganelon II.

Par Lauzun et la Jota, au comte de Moltke Hvitfeldt, a remporté le Handicap Optional de 1906, avec 54 kilos. Il a triomphé ensuite dans le Prix des Haras Nationaux et dans le Grand Prix de Bruxelles.



Sea Sick.

Par Elf et Saf Saf, à M. W. K. Vanderbilt, a remporté l'Optional de 1908, avec 54 kilos; on se rappelle encore sa victoire dans le Derby Français, sa défaite honorable dans le Derby Anglais et sa victoire du Prix du Président de la République.

SUR ROUTE ET SUR PISTE (1)

Par LUCIEN PETIT-BRETON

Lucien Petit-Breton a passé en revue la plupart des branches du sport cycliste : le sprint, l'heure sans entraîneur, les courses derrière tandems, derrière motocyclette, les courses de longue distance sur piste. Dans le dernier numéro, il a abordé les courses sur route, étude qu'il continue aujourd'hui.

Ma préparation, pour le Tour de France, consistait à toujours m'entraîner seul, afin de rendre mon moral invulnérable, pour pouvoir lutter, le cas échéant, contre la monotonie de la solitude et aussi contre les éléments. Quand vous êtes en peloton, vous pouvez causer avec vos camarades, pas souvent, mais vous pouvez le faire, vous êtes en groupe, et c'est là une grande satisfaction. De plus, vous vous menez le train alternativement, votre marche n'est pas toujours gênée par le vent, tandis que lorsque vous vous trouvez seul sur la route, sans aucun secours, sans aucune distraction, vous êtes comme un corps sans âme et, réellement, il vous faut du courage pour continuer et ne pas abandonner la course. C'était donc contre cette désespérance morale que je m'habituais à lutter. Une fois par semaine, je faisais un long parcours de deux cents à deux cent cinquante kilomètres et par n'importe quel temps. Je l'exécutais en entier. Le lendemain et le surlendemain, je ne m'entraînais pas.

Tel était mon secret.

En course, lorsque j'avais crevé, je n'hésitais jamais à poursuivre, seul, mes concurrents, sans attendre le peloton suivant comme le faisaient presque tous mes camarades, pour avoir la tâche plus facile. J'acceptais sans tristesse, et même sans mauvaise humeur, la crevaison... à condition, toutefois, qu'elle se produisît à une distance assez éloignée du but, me permettant de rejoindre. Poursuivre et rattraper mes adversaires, me semblait une chose bien naturelle.

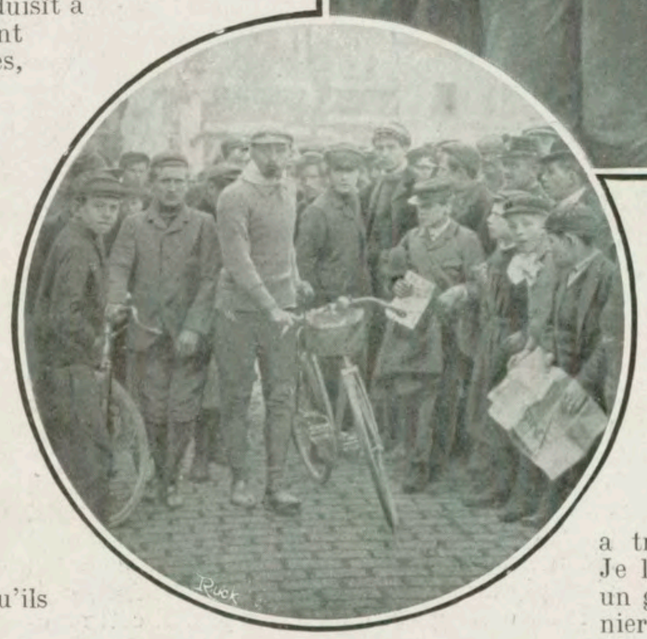
L'homme de classe est celui qui dispose de moyens naturels. Malgré cela, il devra se conformer aux rigueurs de l'entraînement, s'il veut arriver à gagner des courses. Le vrai champion sera celui qui raisonnera le mieux son entraînement et ses courses. Il vous arrivera de rencontrer certains champions qui se laisseront aller à bluffer, en essayant de vous faire croire qu'ils gagnent des courses, tout en continuant à s'amuser et à ne pas s'occuper de leur entraînement.

Ayant vécu personnellement très longtemps dans le monde des coureurs, je n'ai jamais vu semblable cas se produire. J'ai surtout vu des garçons, possédant de très grandes qualités, n'arriver qu'à de très piteux résultats, lorsqu'ils préféraient suivre ce dernier régime.

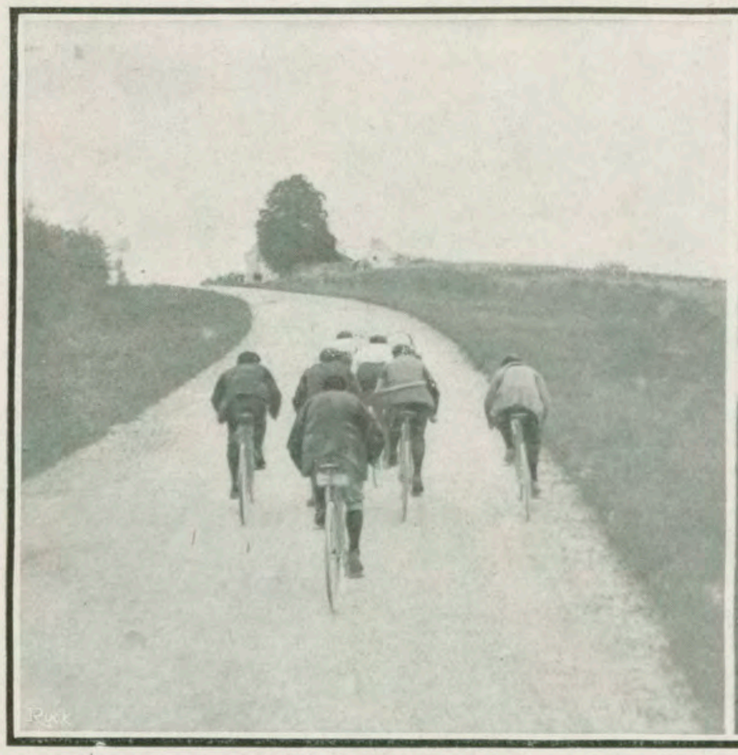
J'appelle « toquard », passez-moi cette expression du quartier des coureurs, qui n'a pas de synonyme exact en bon français, l'homme qui passera toute sa vie à s'entraîner et à imiter la position du champion de la spécialité où il voudrait briller. Et tout le temps, il prétendra que la guigne l'attaque. Quant au déshérité, je parle de celui du Tour de France, c'est le débutant inconnu qui pourra tout aussi bien demain, être le champion ou le toquard.

Je me rappelle d'un certain déshérité d'il y a trois ans, qui est aujourd'hui François Faber. Je le vois toujours, partant dans les étapes avec un guidon relevé, et restant continuellement le dernier des déshérités, accroché à la roue des champions d'alors. L'homme était jeune et n'avait encore aucune confiance en soi. Sa seule gloire était de rester le plus longtemps des hommes de son clan dans la compagnie des champions. Puis, trouvant que cette

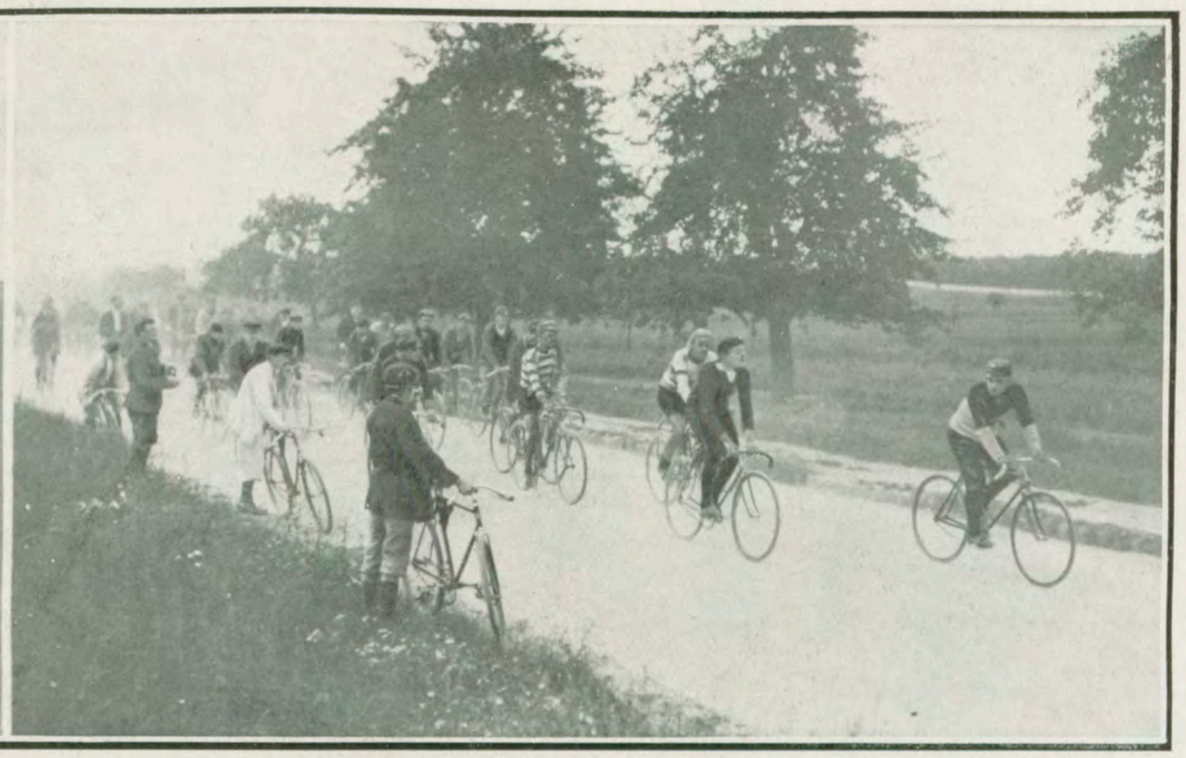
Frédérick à l'arrivée de Paris-Rennes.
Le stayer suisse à son arrivée dans Paris-Rennes va signer au contrôle.



Bordeaux-Paris.
Le peloton de tête ne compte plus que trois hommes au petit jour.



Le Tour de France de 1905.
Avant l'arrivée de la onzième étape, Petit-Breton finit second derrière Dortignacq. Ils ont lâché tous leurs adversaires. C'est le 1er tour de France de Petit-Breton.



Paris-Roubaix ; au contrôle de Beauvais.
Petit-Breton, se réservant pour les grandes épreuves de l'année, craignant toujours le surentraînement, n'était jamais en belle forme pour Paris-Roubaix où il ne brilla pas souvent. C'était pour lui une promenade de santé.

(1) Voir les nos 538 et suivants.

société n'était pas encore la sienne, il s'arrêtait dans une auberge et se restaurait, en attendant ses collègues, pour marcher de concert avec eux jusqu'à l'arrivée à l'étape. François Faber, ayant pris plus de confiance et s'étant entraîné sérieusement, est devenu le meilleur homme que j'aie rencontré dans ma dernière course du Tour de France.

D'ailleurs, les déshérités ne sont pas aussi à plaindre qu'on se plaît à le dire et surtout à l'écrire. Ce sont des modestes, heureux d'être pris... au départ, au départ seulement, pour de vrais champions qui font gentiment leur 10 à 15 de moyenne, qui mangent dans les contrôles ce que les coureurs de tête, soignés et dorlotés, n'ont pu ingurgiter, et qui touchent pour cet effort, en réalité assez minime, leurs cinq francs quotidiens. Soyez bien convaincus que c'est une grande exagération qui les fait traiter de géants de la route. Ne vous y trompez pas, l'homme qui a couru dans la catégorie des déshérités, deux années de suite, ne sera jamais qu'un déshérité et ne deviendra jamais un champion.

Les coureurs d'autrefois possédaient, comme je l'ai déjà dit, des qualités égales à ceux d'aujourd'hui. Ils allaient moins vite, je le sais, mais la grande compétition d'aujourd'hui, les progrès de l'entraînement et les soins donnés à tout le monde par les maisons, rendent la victoire plus chère et, par conséquent, font que les hommes sont forcés d'aller plus vite. Le routier d'autrefois, qui me semble avoir été le meilleur, le vrai pur-sang de la route, est Lucien Lesna.

A mon avis, un homme capable de faire très bien 150 kilomètres, devra en faire 500 dans les mêmes conditions. Le reste dépendra de sa volonté. Je ne crois pas à la théorie du dosage de l'effort. Dans une course, vous ne pouvez pas vous doser, parce que vous êtes rarement seul, et que vous serez toujours obligé de vous défendre contre les adversaires qui vous attaqueront à tout moment, et aux assauts de qui vous devrez résister.

Que vous montiez bien ou que vous montiez mal une côte, vous avez toujours intérêt à le faire en tête, parce que, si vous montez aisément, vous lâcherez les hommes inférieurs, si vous montez avec difficulté et si vous avez une certaine influence sur vos adversaires, vous mènerez selon vos moyens, et, souvent vous ne serez pas décollé alors que vous auriez pu l'être. De plus, derrière le peloton, vous subirez des à-coups qui rendront l'ascension encore plus pénible.

En palier, cela dépend des adversaires que vous aurez, et cependant voici la tactique qui m'a toujours réussi : démarrages successifs, parce qu'il y a très peu de routiers capables de résister à ces efforts désordonnés. C'est ce qu'on s'est plu à appeler : *Les crises de Petit-Breton.*

Mais cette qualité ne suffit pas. Si cette tactique vous réussit, il vous faut ensuite tâcher de ne plus être rejoint. A l'arrivée, si vos concurrents sont nombreux, il faudra bien vous placer pour ne pas être enfermé et attendre les derniers cent mètres pour passer : car, sur route, vous serez presque toujours battu si, à développement égal, vous emmenez un concurrent pendant plus de cent cinquante mètres.

Les premiers pas du champion routier.

Première course sur route disputée et gagnée par Petit-Breton en République Argentine sur le parcours Buenos-Ayres-Le Tigre.

Dans les contrôles, il faut, pour ne pas perdre de temps, être calme et savoir, à l'avance, ce que l'on désire. Pour les signatures sur le registre, il faut faire vite. Les procédés les plus divers sont employés : les uns signent avec leur doigt trempé dans l'encre, d'autres brisent le porte-plume pour empêcher le suivant de s'en servir ; enfin, les plus pratiques ont un crayon qu'ils portent pendu à leur cou. Les trucs sont nombreux. Vous devrez toujours, quand vous voudrez mener du train et que vous ne voudrez pas servir d'abri à vos concurrents, vous informer d'où vient le vent et rouler, par exemple, complètement à gauche de la route ; si le vent vient de droite, de trois quart ou même tout à fait de côté, car, de cette façon, vos concurrents feront le même effort que vous.

Si, par exemple, vous avez la défaillance, ce qui arrive à des gens très bien, il faudra d'abord vous efforcer de ne pas le laisser voir et même de faire croire le contraire. Si vous vous trouvez dans de très bonnes conditions, n'hésitez pas à faire le mort. Vos concurrents ne manqueront jamais de commettre des imprudences desquelles vous bénéficierez toujours. En course, il faut toujours bluffer, et ne jamais montrer son véritable état d'âme.

Pour plus amples renseignements, prière de vous adresser. de ma part, à Passerieu qui, lui, est maître dans la matière.

En course, mon alimentation est bien simple. Je ne prends jamais d'aliments solides. Thé, sucre, chocolat, crème de riz, limonade et bons fruits quand je peux en trouver.

Quelquefois, pour terminer une course, 50 kilomètres avant le but, j'absorbe une demi-bouteille de vin de Champagne.

(A suivre.) LUCIEN PETIT-BRETON.

Le premier Tour de France de Petit-Breton.

Petit-Breton, pour ses débuts dans cette épreuve et malgré une pénalisation de 70 points, finit 5e du classement général et 2e à Paris à 1 pneu de Dortignacq.

La première victoire dans le Tour.

Petit-Breton se classe en 1906, 1er des machines poinçonnées. En 1907 et 1908, il triomphe de tous ses adversaires.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris, H.-L. MOTTI — *Le Gérant :* CAMILLE LECESTRE.